



Innst. 118 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 32 S (2014–2015)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2014 under Samferdselsdepartementet

Til Stortinget

1. Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Are Helseth, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen foreslår endringer i bevilgninger under programkategoriene 21.30 Vegformål, 21.50 Jernbaneformål, 21.60 Kystforvaltning og 22.10 Post og telekommunikasjoner.

2. Programkategori 21.30 Vegformål

2.1 Sammendrag

2.1.1 Kap. 1320 Statens vegvesen

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHALD AV RIKSVEGAR,
TRAFIKANT- OG KØYRETØYTILSYN M.M.

Flaum på Vestlandet

Førebels er skadane i oktober 2014 berekna til om lag 15 mill. kroner. Av dette gjeld 10 mill. kroner

akuttiltak under og rett etter flaumen, og utgiftene kjem til utbetaling i 2014. Departementet foreslår å løyve 10 mill. kroner til dette formålet, fordelt med om lag 3 mill. kroner til Sogn og Fjordane og 7 mill. kroner til Hordaland.

Realistisk budsjettering av inntekter

På grunn av endra inntektsoverslag på kap. 4320, post 2 Diverse gebyr, og post 3 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. kroner.

Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift

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. kroner, 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. kroner.

POST 26 VEGTILSYN

Departementet foreslår å redusere løyvinga på post 26 Vegtilsyn med 3 mill. kroner med bakgrunn i lågare forbruk.

POST 30 RIKSVEGINVESTERINGAR

Grunnerverv E18 Ramstadsletta–Lysaker

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. Departementet foreslår 40 mill. kroner til dette formålet.

Grunnerverv rv. 110 Simo–Ørbekk i Østfold

Grunnerverv må gjennomførast så raskt som mogeleg, og fortrinnsvis i 2014, for å sikre tilstrekkeleg framdrift for prosjektet. Det blir foreslått 10 mill. kroner 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.

Samferdselsdepartementet meiner det kan forsvarast at delar av kostnadene knytt til fv. 115 Vamma–Ringnesdalen blir delfinansiert med statlege midlar, og at meirkostnaden på 47 mill. kroner blir delt likt mellom statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar. Ei tredeling vil innebere om lag 16 mill. kroner på kvar av partane.

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

Oppsummering

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

POST 34 KOMPENSASJON FOR AUKA ARBEIDSGIVARAVGIFT (NY)

Departementet foreslår å løyve 78 mill. kroner 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.

2.1.2 Kap. 4320 Statens vegvesen

POST 2 DIVERSE GEBYR

På grunnlag av nye prognosar for inntektene i 2014 foreslår Samferdselsdepartementet å auke løyvinga på kap. 4320 Statens vegvesen, post 2 Diverse

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

POST 3 REFUSJONAR FRÅ FORSIKRINGSSKAP

På grunnlag av nye prognosar for inntektene i 2014 foreslår Samferdselsdepartementet å auke løyvinga på kap. 4320 Statens vegvesen, post 3 Refusjonar frå forsikringsselskap, med 87,1 mill. kroner, jf. kap. 1320 post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.

2.1.3 Kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg

POST 96 AKSJEKAPITAL – TILFØYING 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.

Nødvendige avklaringar for å få etablert interimselskapet ligg ikkje føre. Departementet foreslår derfor at kap. 1321 post 96 Aksjekapital får tilføydd stikkordet «kan overførast».

2.1.4 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. kroner, 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. kroner, jf. forslag til romartalsvedtak.

2.1.5 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 bompengoordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland.

Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet er no gjennomført. Samferdselsdepartementet har slutta seg til vurderingane og legg etter dette til grunn ei ny styringsramme på 730 mill. 2014-kroner og ei kostnadsramme på 770 mill. 2014-kroner, jf. forslag til romertalsvedtak.

2.1.6 Forlengd bompengeneinnkrevjing 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.

Departementet foreslår at innkrevjingsperioden for heile E18 gjennom Vestfold blir forlengd frå 15 til 20 år, jf. forslag til romartalsvedtak. Dette vil gi ein samla bompengetakst på om lag 57 kroner gjennom fylket, mot 88 kroner i dag.

Det vil framleis vere mogleg for bompengeselskapet å forlange innkrevjinga med ytterlegare fem år og auke realtakstane med 20 pst. viss økonomien i bompengeselskapet blir dårlegare enn rekna med.

Det er ein føresetnad at heile E18-prosjektet blir lagt inn under eit av dei nye bompengeselskapa når dei er etablerte.

2.1.7 Bompengeselskap for nye bompengeprojekt i perioden fram til ny organisering av sektoren

Etter gjeldande retningslinjer er hovudregelen at det blir etablert eitt bompengeselskap per bompengeprojekt. Bakgrunnen for dette er å sikre at det ikkje førekjem kryssubsidiering mellom prosjekta.

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 bompengeneinnkrevjinga 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.

For å ivareta dei ulike omsyna legg Samferdselsdepartementet til grunn at bompengefinansieringa/-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.

2.1.8 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.

Lokalt har det vore ønske om ny gjennomgang av bompengepellet på denne strekninga. Diskusjonen har dreia seg om plasseringa av innkrevjingspunkta 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 Fulukryssset

Endringane 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), har lokale styresmakter høve til å leggje til grunn ei lågare rekneteknisk rente.

2.1.9 Bompengeneinnkrevjing 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 bompengeneinnkrevjinga 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.

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 sel-

skapa 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.

2.1.10 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. Bompengennkrevjinga 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.

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 forlengje 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.

Ut frå samanhengen mellom nytte og betaling meiner departementet at det ikkje er akseptabelt å forlengje bompengeperioden ytterlegare. Samferdselsdepartementet har derfor ikkje tilrådd den føreslåtte forlenginga.

2.2 Komiteens merknader til vegformål

2.2.1 Generelt til endringer i statsbudsjettet under kap. 1320 og kap. 4320

Komiteen har merket seg at det blir satt av nødvendige midler i 2014 for å dekke akutttiltak på veiene i Sogn og Fjordane og Hordaland etter flommen i slutten av oktober 2014.

Komiteen har registrert at det kan være vanskelig å fastslå gebyrinntekter og refusjoner fra forsikringsselskap helt eksakt ved budsjettårets begynnelse. Samferdselsdepartementet har oppdatert anslaget for 2014 og øker inntektene i kapittel 4320 med

169,6 mill. kroner. Komiteen har samtidig merket seg at posten drift og vedlikehold av riksveier blir styrket med 109,6 mill. kroner, og at det blir etablert en egen post for tiltak på riksvei i Nordland, Troms og Finnmark basert på kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Post 30 Riksveginvesteringer blir foreslått økt med 66 mill. kroner, derav 50 mill. kroner til grunnverv og 16 mill. kroner til sidevegstiltak i Østfold.

2.2.2 Sidevegstiltak i Østfold

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til svar fra statsråden av 8. desember 2014 på spørsmål vedrørende dekning av merutgifter ved sidevegstiltak knyttet til E18-utbyggingen i Østfold og kostnadsfordeling. Flertallet viser til at statsråden vil vurdere spørsmålet på nytt og komme tilbake til Stortinget så snart som mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil peke på at dette er en eldre sak og at ordningen med sidevegsmidler er noe som de tre kommunene i Indre Østfold fikk for å ruste opp deler av sidevegene i kommunene. I forbindelse med utbyggingen av fv. 115 Vamma–Rignesdalen (tidligere rv. 115), påløp en merkostnad på prosjektet på 47 mill. kroner. Disse medlemmer mener at det kan forsvares at deler av disse kostnadene blir delfinansiert med statlige midler, og mener at en tredeling som foreslått i Prop. 32 S (2014–2015), ville være en god og rimelig måte å løse saken på. Disse medlemmer er gjennom svar fra departementet gjort kjent med at Østfold fylkeskommune har stilt seg avvisende til en slik løsning. Disse medlemmer håper likevel at det vil være mulig å få til en løsning sammen med Østfold fylkeskommune. Disse medlemmer har registrert at den forrige regjeringen, regjeringen Stoltenberg II, ikke hadde en eneste statlig krone ekstra for å bidra til en løsning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at det i proposisjonen i forbindelse med omtalen av sidevegstiltak i Østfold knyttet til E18-utbyggingen, legges opp til en tredeling av merkostnadene på 47 mill. kroner for prosjektet fv. 115 Vamma–Ringnesdalen. Disse medlemmer har merket seg at regjeringens forslag innebærer at merkostnadene på 47 mill. kroner skal fordeles likt mellom statlige midler, fylkeskommunale midler og bompenger, samt at en slik tredeling på om lag 16 mill. kroner på hver instans også forutsetter at lokale myndigheter aksepterer en tredeling av kostnadene. Disse medlemmer vil vise til svar fra samferdselsministeren på spørsmål om det

foreligger enighet om tredeling av merkostnadene, og har merket seg at det per i dag ikke foreligger noen enighet om merkostnadsdekning med Østfold fylkeskommune. Disse medlemmer har videre merket seg at det er gjennomført drøftinger mellom Samferdselsdepartementet, Østfold fylkeskommune og representanter fra berørte kommuner, og at Samferdselsministeren anfører at det neppe vil være mulig å kunne oppnå enighet om tredeling av merkostnadene. Disse medlemmer har endelig merket seg at statsråden i sitt svar anfører at Samferdselsdepartementet vil vurdere saken på nytt, og komme tilbake til Stortinget med en ny vurdering så snart som mulig.

Disse medlemmer er forundret over at regjeringen har foreslått en tredeling av inndekningen av merkostnadene for prosjektet fv. 115 Vamma–Ringnesdalen. Disse medlemmer vil vise til Innst. 510 S (2012–2013), jf. Prop 176 S (2012–2013) Revisjon og slutføring av Østfoldpakka. Utbygging og finansiering av E18 på strekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet i Østfold og Akershus, der de daværende medlemmene i transport- og kommunikasjonskomiteen fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti sterkt kritiserte daværende regjering for manglende statlig finansiering av tilførselsvei fv. 115 fra Vamma og etablering av rasteplass ved Smaalenenes bru. Disse medlemmer vil vise til at partiene Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti gikk meget høyt på banen med løfter om statlig fullfinansiering av fv. 115 Vamma–Ringnesdalen i forbindelse med debatten om Innst. 510 S (2012–2013). Disse medlemmer er derfor svært forundret over at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ikke følger opp sine egne løfter når de er kommet i posisjon som regjeringspartier og støtteparti for regjeringen.

2.2.3 E39 Hove–Sandved i Rogaland

Komiteen har merket seg at prosjektet E39 Hove–Sandve i Rogaland har blitt dyrere enn først antatt og at ny kostnadsramme blir satt til 770 mill. kroner basert på kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Det er lagt opp til anleggsstart så tidlig som mulig i 2015.

2.2.4 Uthyggingsselskap for veg

Komiteen har registrert at regjeringen tar sikte på å etablere uthyggingsselskapet for veg i løpet av 2015, og at det vil være operativt med planlegging og utbygging av konkrete riksvegprosjekter snarest mulig etter etableringen.

2.2.5 Forlenga bompenggeinnkreving på E18 gjennom Vestfold

Komiteen har registrert at Samferdselsdepartementet foreslår forlenget bompenggeinnkreving på E18 gjennom Vestfold. Vestfold fylkeskommune har med utgangspunkt i overgangsordningen for rentekompensasjonsordningen ønsket et takstopplegg basert på 4,5 pst. beregningsteknisk rente og utvidet innkrevingsperiode fra 15 til 20 år. Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementets forslag er i tråd med lokale ønsker.

Komiteen støtter det fremlagte forslaget.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil påpeke at forslaget om lavere satser og lengre innkrevingsstid er etter ønske og vedtak i Vestfold fylkeskommune. Disse medlemmer har merket seg at Vestfold fylkeskommune ønsker lavest mulig takst tidligst mulig, blant annet av trafikksikkerhetshensyn ved å få flere til å benytte seg av nye E18 istedenfor sideveiene. Disse medlemmer vil også påpeke at muligheten for å gjøre disse tilpasningene kommer som et resultat av Høyre/Fremskrittsparti-regjeringens nye politikk, der det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente ved beregning av bompengetakstene.

Disse medlemmer viser til at når den varslede bomreformen trer i kraft, vil det gi handlingsrom til å justere ned bomtakster og/eller nedbetalingstid, deriblant på E18 Vestfold. Dermed vil den midlertidige forlengelsen av nedbetalingstiden reduseres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil imidlertid peke på at forlengelsen betyr at bilistene totalt sett må betale mer i bompenger enn forutsatt på E18 gjennom Vestfold, fordi en økt innkrevingsperiode på 5 år også innebærer at det påløper ekstra administrasjons- og finanskostnader for bompengeprojektet i 5 år.

2.2.6 Bompengeselskap for nye bompengeprojekt i perioden fram til ny organisering av sektoren

Komiteen er opptatt av at overgangen til den nye organiseringen av bompengesektoren skal gå smidig, og deler Samferdselsdepartementets ønske om å legge til rette for pragmatiske og effektive løsninger for organiseringen av bompengefinansieringen av nye prosjekter i overgangsperioden. Komiteen legger til grunn at bompengefinansieringen for nye prosjekter kan bli lagt til allerede eksisterende selskaper der fylkeskommunen er majoritetseier. Komiteen er samtidig opptatt av at det blir tatt nødvendige grep for å sikre at det ikke oppstår situasjoner med uønsket kryssubsidiering mellom prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke at de er positive til at regjeringen er opptatt av tiltak for å effektivisere og forbedre bompengesektoren, men vil vise til at regjeringen for E18 gjennom Vestfold faktisk øker den totale bompengebelastningen for bilistene.

Disse medlemmer vil i tillegg vise til at mange av tiltakene i den såkalte bompengereformen til Høyre/Fremskrittsparti-regjeringen ble lagt fram av den rød-grønne regjeringen i Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP), og ble vedtatt i Stortinget i juni 2013, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013). Disse medlemmer vil vise til at sentrale elementer for effektivisering i NTP er å slå sammen bompengeselskaper og å samordne takst- og rabattsystemer, noe som vil gi reduserte administrasjonskostnader og gi en mer effektiv drift.

Disse medlemmer avventer regjeringens kommende forslag til en rentekompensasjonsordning for bompengelån, men er imidlertid positiv til å drøfte og se på fornuftige endringer og justeringer av den beregningstekniske renten for bompengelån. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen ønsker å benytte dette til lavere bompengetakster eller raskere nedbetalingstid for bompengeprojekter, som er en konsekvens av dagens beregningstekniske rente. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen for E18 gjennom Vestfold faktisk også legger opp til å øke den totale bompengebelastningen for bilistene gjennom en kombinasjon av lavere beregningsteknisk rente og forlenget innkrevingsperiode for bompengene, noe disse medlemmer er skeptiske til på generelt grunnlag.

Disse medlemmer vil i den sammenheng understreke at man også er opptatt av å få mest mulig veg for pengene. Disse medlemmer mener at det økonomiske mulighetsrom som følge av at det legges en lavere beregningsteknisk rente til grunn, også bør kunne benyttes til å få mer veg for pengene.

2.2.7 Plassering av innkrevingspunkt for bompenger på E16 Kongsvinger–Slomarka

Komiteen har registrert at det er foreslått ny plassering av bomstasjonene på lokalveiene i forbindelse med prosjektet E16 Kongsvinger–Slomarka basert på et lokalt ønske om en ny gjennomgang av bompengeprogget. Komiteen har merket seg at forslaget forutsetter en ny gjennomgang av bompengetakstene, nye lokalpolitiske vedtak og at Akershus og Hedmark fylkeskommuner opprettholder garanti-vedtakene sine.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at E16 fra Kløfta og til Kongsvinger er en svært viktig strekning, og at det er viktig å sikre en så rask fremdrift som mulig i prosjektet. Flertallet har registrert at når det er gjort endringer i plasseringen av bomstasjonen på gamle E16, er det helt i tråd med lokale myndigheters ønsker og vedtak fra 2013. Flertallet har registrert at forslaget om å flytte bomstasjonen på fv. 175 til fv. 298 Kraftverksvegen nær Fulukrysset, ikke vil ha betydning for beboerne i Fulu og Knutsrud, men at det er foreslått etablert et fritak etter 30 passeringer i måneden for alle lette kjøretøy med elektronisk brikke. Flertallet vil påpeke at det er en bedre ordning enn den forrige regjeringen la opp til, der det ikke var foreslått noe passeringstak. Flyttingen av bomstasjonen fra fv. 175 til fv. 298 vil kreve nye lokalpolitiske vedtak. Flertallet viser også til at denne løsningen forutsetter positive vedtak i Akershus og Hedmark fylkeskommuner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet understreker viktigheten av å få bygd sammenhengende motorveg på E16 mellom Kløfta og Kongsvinger, og er derfor tilfreds med at ny motorveg nylig ble åpnet mellom Kongsvinger og Slomarka i kommunene Kongsvinger og Sør-Odal.

Disse medlemmer viser til at det ved behandlingen av bompengeproposisjonen for E16 Kongsvinger–Slomarka (da som rv. 2) ble lagt opp til bomstasjoner på nye E16 og på fv. 175 ved SIVA og på framtidig lokalveg ved Øyset (gamle E16), jf. Prop. 104 S (2010–2011) Finansiering og utbygging av rv. 2 Kongsvinger (Kurusand)–Slomarka i Hedmark. Disse medlemmer viser videre til at en slik plassering av bomstasjonene gjorde at beboere på sørsiden av Glomma kom uheldig ut, og at departementet derfor valgte å flytte bomstasjonene til Fulu og Kraftverksvegen/Fulukrysset.

Disse medlemmer er tilfreds med at det er funnet løsninger som ivaretar beboerne på sørsiden av Glomma, men registrerer samtidig at departementet ikke har funnet løsninger som beboerne i området rundt Fulu og Knutsrud på nordsiden av Glomma er tilfreds med.

Disse medlemmer viser til at departementet under omtalen av et annet bompengeprojekt i Prop. 32 S (2014–2015) skriver:

«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.»

Disse medlemmer deler denne prinsipielle vurderingen, og registrerer samtidig at departementet legger opp til at beboerne i området rundt Fulu og Knutsrud må betale bompenger for å benytte gamlevegen til Kongsvinger som er deres naturlige handels- og servicesenter, og det selv om de ikke benytter den nye vegen i det hele tatt. De berørte beboerne vil riktignok bli omfattet av ordningen med passeringstak på 30 passeringer i måneden ved passering av bomstasjonen på gamle E16. Disse medlemmer vil imidlertid presisere at dette er en ordning som vil gjelde for alle lette kjøretøy med elektronisk brikke, jf. brev fra samferdselsministeren av 8. desember 2014 med svar på spørsmål stilt av komiteen, og er altså ingen spesialordning for beboerne i området rundt Fulu og Knutsrud.

2.2.8 *Bompenginnkreving i Trøndelag*

Komiteen har registrert at det i prosjektet fv. 714 er satt krav om et eget forskudd for å oppnå rabatter ved passering i bomstasjonene. Komiteen har merket seg at det for prosjektene E6 Trondheim–Stjørdal og E39 Øysand–Thamshamn har utviklet seg en praksis der bilistene oppnår full rabatt på begge prosjektene ved å betale ett forskudd, noe som er i strid med føringene fra Stortinget. Komiteen legger til grunn at det er relativt kort tid til prosjektet E39 Øysand–Thamshamn er ferdig nedbetalt og at Samferdselsdepartementet derfor foreslår at dagens praksis kan videreføres.

2.2.9 *Fv. 545 i Stord og Fitjar kommunar i Hordaland*

Komiteen har merka seg at Fitjar og Stord kommunar og Hordaland fylkeskommune ønsker å vidareføre bompenginnkrevjinga på ferjesambandet E39 Halhjem–Sandviksvåg i to nye år for å finansiere tiltak på fv. 545. Os kommune har gått imot forslaget. Komiteen har registrert at bompenginnkrevjinga allereie har blitt utvida to gonger, siste gong for å finansiere tiltak på fv. 545. Komiteen har merka seg at Samferdselsdepartementet ut frå samanhengen mellom nytte og betaling, meiner det ikkje er akseptabelt å forlengje bompengeperioden ytterlegare.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at fv. 545, som går på vestsida av Stord, er den einaste omkjøringsvegen til E39 dersom denne strekninga må stengjast. Delar av vegen er smal og svingete, og det er eit mål å gjere vegen tryggare.

Fleirtalet har merka seg det lokale initiativet om å forlengje innkrevjinga på ferjestrekninga E39 Halhjem–Sandviksvåg med to år for å delfinansiere prosjekt og tiltak på fv. 545 i kommunane Stord og Fitjar. Fleirtalet støttar søknaden som er utarbeidd av Stord og Fitjar kommunar i samarbeid med Statens vegvesen og som Hordaland fylkeskommune har slutta seg til, og meiner at det er rimeleg at ferjetrafikantane er med på spleiselaget i to år til for å ruste opp den viktige avlastingsvegen fv. 545.

Fleirtalet viser i denne samanheng også til Stortinget si behandling av Prop. 149 S (2011–2012), jf. Innst. 50 S (2012–2013).

Fleirtalet fremjar følgjande forslag:

- «1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å forlengje innkrevjinga av bompengar med to år til å delfinansiere prosjekt og tiltak på fv. 545 i Stord og Fitjar kommunar. Vilkåra går fram av Prop. 149 S (2011–2012), Innst. 50 S (2012–2013) og Innst. 118 S (2014–2015).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga».

3. Programkategori 21.50 Jernbaneformål

3.1 Sammendrag

3.1.1 *Kap. 1350 Jernbaneverket*

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHALD

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. kroner i 2014 og gjeld opprydding og istandsettjing av dei to banane. Utgiftene er fordelte med 6 mill. kr på kvar av strekningane.

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. kroner til post 23 Drift og vedlikehald, for å auke aktivitetsnivået til fornyinga av jernbaneinfrastrukturen.

Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift

Løyvinga blir foreslått ført på ein eigen post, og løyvinga på post 23 Drift og vedlikehald blir foreslått redusert med 44 mill. kroner, 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 vedlikehald, med i alt 225 mill. kroner.

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

POST 34 KOMPENSASJON FOR AUKA ARBEIDSGIVARAVGIFT (NY)

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

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. kroner, 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. kroner, jf. forslag til romartalsvedtak.

3.2 Komiteens merknader til jernbaneformål

Komiteen har registrert at det er satt av nødvendige midler i 2014 til å dekke akuttiltak på jernbanenettet på Bergensbanen og Flåmsbanen som følge av flommen i slutten av oktober 2014.

Komiteen har registrert at fremdriften på ein del investeringsprosjekt på jernbane har vært lavere enn det som var lagt til grunn i Prop. 1 S (2014-2015), og at regjeringen reduserer post 30 med

257 mill. kroner, og foreslår å omdisponere midlene til nødvendige vedlikeholds- og fornyingsoppgaver. Komiteen har merket seg at denne omdisponeringen vil sikre at bevilga midler for 2014 vil få en effektiv utnyttelse.

Komiteen har også registrert at det er etablert en egen post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift under kap. 1350 Jernbaneverket.

4. Kystforvaltning

4.1 Sammendrag

4.1.1 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. kroner 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. kroner, jf. omtale under kap. 1360 post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift.

POST 34 KOMPENSASJON FOR AUKA ARBEIDSGIVARAVGIFT (NY)

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

4.1.2 Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

POST 74 SEKTORAVGIFTER KYSTVERKET

I samband med lønnsoppgjeret 2014 blei Kystverket tildelt m.a. 12,545 mill. kroner over kap. 1360 post 1 Driftsutgifter. Delar av Kystverkets verksemd som inngår i utgiftene på kap. 1360 post 1 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. kroner.

4.2 Komiteens merknader til kystforvaltning

Komiteen har merket seg at det også under kap. 1360 Kystverket blir etablert en egen post for tiltak i Nordland, Troms og Finnmark basert på kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, og at det for øvrig er mindre endringer i post 74 Sektoravgifter.

5. Post- og telekommunikasjonar

5.1 Sammendrag

5.1.1 Kap. 4370 Posttenester (nytt)

POST 70 TILBAKEBETALING POST- OG BANK- TENESTER

I 2013 blei det løyvd i alt 353 mill. kroner 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. Samferdselsdepartementet foreslår å løyve 2,055 mill. kroner på kap. 4370 Posttenester, post 70 Tilbakebetaling post- og banktenester.

5.1.2 Kap. 1380 Post- og teletilsynet

POST 71 TILSKOTT TIL BREIBANDSUTBYGGING – TILFØYING AV STIKKORD

For 2014 er det m.a. løyvd 50 mill. kroner over kap. 1380 post 71 Tilskott til breibandsutbygging. 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*».

6. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til romertall I–VI fremmes av en enstemmig komité.

Komiteens tilråding til romertall VII fremmes av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

I

I statsbudsjettet for 2014 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
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, blir auka med</i>	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	

5.1.3 Kap. 4380 Post- og teletilsynet

POST 1 DIVERSE GEBYR

Post- og teletilsynet har no berekna at gebyrinntektene i 2014 vil bli 4,4 mill. kroner lågare enn løyvinga, og departementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 4380 post 1 Diverse gebyr, med 4,4 mill. kroner.

POST 51 FRÅ REGULERINGSFONDET

Som omtalt under kap. 4380 post 1 Diverse gebyr, vil gebyrinntektene bli 4,4 mill. kroner lågare enn budsjettert i 2014, og dette beløpet må i staden trekkjast frå reguleringsfondet. I samband med lønnsoppgjeret 2014 blei Post- og teletilsynet tildelt 2,389 mill. kroner over kap. 1380 post 1 Driftsutgifter. Departementet foreslår at løyvinga på kap. 4380 post 51 Frå reguleringsfondet, blir auka med 6,789 mill. kroner.

Ein auke i løyvinga på post 51 Frå reguleringsfondet, gjer at fullmakta må aukast, jf. forslag til romartalsvedtak.

5.2 Komiteens merknader til post- og telekommunikasjon

Komiteen har registrert at etterrekningsmodellen viser at Posten Norge AS skal tilbakebetale 2 mill. kroner pluss renter for 2013, i tillegg til at det blir gjort mindre endringer i gebyrinntektene og reguleringsfondet for 2014.

Kap.	Post	Formål	Kroner
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23, post 29, post 31 og post 72</i> , blir auka med frå kr 10 531 700 000 til kr 10 597 700 000	66 000 000
	34	(Ny) Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, <i>kan overførast</i> , blir løyvd med	78 000 000
1350		Jernbaneverket	
	23	Drift og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30</i> , blir auka med frå kr 6 104 900 000 til kr 6 329 900 000	225 000 000
	30	Investeringar i linja, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 8 653 700 000 til kr 8 396 700 000	257 000 000
	34	(Ny) Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, <i>kan overførast</i> , blir løyvd med	44 000 000
1360		Kystverket	
	30	Nyanlegg og større vedlikehald, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 539 260 000 til kr 529 260 000	10 000 000
	34	(Ny) Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, <i>kan overførast</i> , blir løyvd med	10 000 000
Inntekter			
4320		Statens vegvesen	
	2	Diverse gebyr, blir auka med frå kr 317 500 000 til kr 400 000 000	82 500 000
	3	Refusjonar frå forsikringssselskap, 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	
	1	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

II

Fullmakter til å pådra forpliktingar for staten utover gitte løyvingar

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. kroner.

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt løyving på kap. 1350 Jernbaneverket, 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. kroner.

III

Tilføyning 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. kroner til eller frå Post- og teletilsynets reguleringsfond.

V

Kostnadsramme

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre investerings-

prosjektet E39 Hove–Sandved innanfor ei kostnadsramme på 770 mill. kroner.

VI

Forlenging av innkrevjingsperiode

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å forlengje innkrevjingsperioden for bompengar for heile E18 gjennom Vestfold frå 15 til 20 år.

VII

Forlenging av innkrevjingsperiode

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å forlengje innkrevjinga av bompengar med to år til å delfinansiera prosjekt og tiltak på fv. 545 i Stord og Fitjar kommunar. Vilråa går fram av Prop. 149 S (2011–2012), Innst. 50 S (2012–2013) og Innst. 118 S (2014–2015).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. desember 2014

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Helge Orten

ordfører

