



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 19 S

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Endringar i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 20. november 2015,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endringar i løyvingar mv. under programkategoriane 21.10 Administrasjon, 21.30 Vegformål, 21.40 Særskilde transporttiltak, 21.50 Jernbaneformål, 21.60 Kystforvaltning og 22.10 Post og telekommunikasjonar. Vidare er det ein omtale av nokre saker under programkategori 21.20 Luftfartsformål.

2 Programkategori 21.10 Administrasjon

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

Post 01 Driftsutgifter

For å dekkje inn forslaget om å auke løyvinga på kap. 1300, post 21 Spesielle driftsutgifter – utgreiingar, modernisering av transportsektoren, foreslår departementet å redusere løyvinga på kap. 1300, post 01 Driftsutgifter, med 2 mill. kr, jf. omtale under post 21.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – utgreiingar, modernisering av transportsektoren

Reformer innan transportsektoren er eitt av satsingsområda til regjeringa. Samferdselsdeparte-

mentet arbeider no m.a. med å følgje opp Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren*, jf. Innst. 386 S (2014–2015). Det er oppretta eit eige prosjekt i departementet som skal arbeide med jernbanereforma. I tillegg til konsulentutgifter skal løyvinga på post 21 dekkje utgifter til lønn for mellombelse tilsette og andre driftsutgifter i prosjektet. Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1300, post 21 Spesielle driftsutgifter – utgreiingar, modernisering av transportsektoren, med 2 mill. kr.

Post 30 Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen

For 2015 er det løyvd 40 mill. kr til å etablere eit oljevern- og miljøsender i Lofoten/Vesterålen. Samferdselsdepartementet har ansvaret for å etablere senteret. Etableringa skjer i samarbeid med Olje- og energidepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet. Eit mellombels sekretariat som skal utgreie og utvikle eit konsept med forslag til lokalisering, arbeidsoppgåver, organisering og finansiering av senteret blei etablert 1. november 2015. Utgiftene til sekretariatet er rekna til 1,5 mill. kr i 2015. Departementet foreslår derfor å redusere løyvinga på kap. 1300, post 30 Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, med 38,5 mill. kr.

3 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Charterdrift ved Fagernes lufthamn, Leirin

Ved behandlinga av Prop. 1 S (2014–2015) og Innst. 13 S (2014–2015) slutta Stortinget seg til å avvikle ordninga med statleg kjøp av flyruta Fagernes – Oslo når kontrakten går ut 31. mars 2016. Vidare slutta Stortinget seg til at Samferdselsdepartementet kan setje i gong ein prosess med lokale styresmakter og næringsliv for å vurdere framtida og potensialet for lufthamna, medrekna den statlege eigarskapen. Utgangspunktet for prosessen er å finne ei driftsform som varetek chartertrafikken, og at det er formålstenleg med eit statleg engasjement for å sikre chartertrafikken.

Samferdselsdepartementet har i 2015 hatt fleire møte med Styringsgruppa for Leirin. Styringsgruppa ønskjer at Avinor AS skal halde fram med å drive Fagernes lufthamn, Leirin. Departementet har bedt Avinor greie ut ulike modellar for vidare drift. Avinor meiner at dei årlege kostnadene ved å drive Leirin som charterflyplass i eigen regi vil vere på mellom 10 og 11 mill. kr, men at kostnadene kan reduserast med 3 til 5 mill. kr i året viss ein privat og/eller kommunal aktør tek over eigarskapen og drifta av lufthamna. Forskjellen heng m.a. saman med at lokale aktørar vil ha større høve til å nytte lokale ressursar ved behov enn tilfellet vil vere for Avinor. Kostnadsoverslaga er usikre.

Fagernes lufthamn blir i dag drive med dispensasjon frå Luftfartstilsynet på grunn av fleire avvik m.a. på tryggleksområdet og lysanlegga. Dispensasjonen gjeld fram til oktober 2017. Avinor meiner eit nytt lysanlegg vil koste om lag 20 mill. kr. På grunn av tilhøva ved rullebanen kan ikkje lufthamna ta imot dei vanlegaste charterflya viss dei har meir enn 75 pst. belegg. Avinor vurderte i 2010 kostnaden ved å oppgradere rullebanen, slik at charterflya kan fyllast opp, til 60–70 mill. kr. For å auke lønnsmda for charteroperatørane med å drive trafikk på Leirin, er ei slik oppgradering ønskt lokalt.

Avinor har vedteke eit ambisiøst moderniseringsprogram m.a. for å kunne sikre drift av lokale lufthamner, som gir befolkninga og næringslivet i distrikta eit flyrutetilbod. Vidare drift og store investeringar på Fagernes lufthamn vil redusere evna Avinor har til å drive resten av nettet av lokale lufthamner. Drift av ein rein charterflyplass i regi av Avinor vil dessutan innebere ei endring av Avinor-modellen. Modellen, som har fått aksept

i ESA, tillèt selskapet å bruke det kommersielle overskottet for å finansiere drifta av ulønnsame lufthamner med rutetraffic. Dette er akseptert fordi det er med på å sikre befolkninga i heile landet eit godt flytilbod. Ein rein charterflyplass er inga forbetring av transporttilbodet for innbyggjarane. Stønad gjennom Avinor-systemet vil derimot innebere ei subsidiering av eitt konkret reiselivsprodukt, og bryte med prinsippa for likebehandling. Regjeringa meiner derfor at lokale private/kommunale aktørar må ta over ansvaret for å drive Fagernes lufthamn, Leirin, som ein rein charterflyplass. Vidare legg regjeringa vekt på at private/kommunale aktørar ifølgje Avinor kan drive charterflyplassen til ein lågare kostnad.

Regjeringa meiner at Avinor AS skal drive Fagernes lufthamn som rein charterflyplass fram til lokale eigarar kan overta ho, men ikkje lenger enn til 1. januar 2019. Dette føreset forlengd dispensasjon frå Luftfartstilsynet. Avinor skal drive lufthamna i den forfatninga ho har i dag. Ei ev. oppgradering av rullebanen ligg ikkje inne i forslaget. Det blir vidare føreset at lokalt næringsliv frå 2017 skal dekkje delar av Avinors kostnader for å vidareføre drifta, og at lokalt næringsliv i 2018 skal dekkje halvparten av Avinors kostnader.

Avinor Flysikring AS – levering av konsulenttenester i utlandet

Avinor Flysikring AS blei i 2014 skipa som eit dotterselskap under Avinor AS, jf. Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*. Dette er eit viktig steg på vegen til å kunne opne for konkurranse om flysikringstenester i Noreg. For å førebu seg på konkurransen må Avinor Flysikring utvikle eigen organisasjon.

Samferdselsdepartementet vil opne for at Avinor Flysikring AS kan levere konsulenttenester innanfor kjerneverksemda i selskapet også utanfor Noreg. Dette gjeld m.a. innanfor områda for fjernstyrde tårn og organiseringa av luftrommet. Fjernstyrde tårn har vore eit viktig satsingsområde for Avinor i fleire år, og selskapet har opparbeidd kompetanse som gir moglegheiter til å selje konsulenttenester i utlandet. Avinor Flysikring har også utvikla eit innflygingssystem som det har vore internasjonal interesse for.

Å opne for konsulentverksemd i utlandet vil gi Avinor Flysikring nye marknadsmoglegheiter og medverke til å byggje kompetanse i selskapet. Departementet legg til grunn at konsulentverksemd utanfor Noreg må vere lønnsam, og at det ikkje skal vere anna risiko i denne verksemda enn arbeidsinnsatsen i konsulentoppdraget.

Samanslåing av Oslo lufthavn AS og Avinor AS

Avinor AS planlegg med verknad frå 1. januar 2016 å slå saman (fusjonere) Oslo lufthavn AS og Avinor AS. Dette vil leggje til rette for betre samordning og effektivisering av lufthamnverksemda i Avinor. Samferdselsdepartementet ønskjer å leggje til rette for effektivisering av selskapet og har samtykt i samanslåinga.

Oslo lufthavn AS er i dag den einaste lufthamna i Avinor som er organisert som eit eige dotterselskap. Organiseringa kjem av at utbygginga av ny hovudflyplass på Gardermoen i si tid blei organisert som eit eige aksjeselskap. Denne organiseringa blei vidareført da Avinor AS blei etablert i 2003.

4 Programkategori 21.30 Vegformål

Kap. 1320 Statens vegvesen

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

Uvær

Ekstremværet Petra i september 2015 førte til skadar på riksvegnettet og er knytt til vegar i Statens vegvesen Region sør. Omfanget av skadar utgjør om lag 15 mill. kr.

Jordras

I mai 2015 var det eit jordras på E6 Sørkjosen i Troms. Kostnadene for å utbetre dette er om lag 32 mill. kr i 2015.

E18 Skjeggstad bru i Vestfold

Skjeggstad bru på E18 ved Holmestrand i Vestfold fekk alvorlege skadar etter kvikkleireskred i februar 2015. I Prop. 117 S (2014–2015) *Nokre saker om luftfart, veg og jernbane*, blei det opplyst at departementet ville komme tilbake til vidare prosess for prosjektet.

Etter skredet blei det etablert omkøyringsvegar. Kostnader til drift og vedlikehald og trafikkstyring i samband med dette er 15 mill. kr i 2015. Sjå òg omtale under kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar.

Brann i E16 Gudvangatunnelen i Sogn og Fjordane

Kostnadene for å reparere skadar etter brannen 11. august 2015 i Gudvangatunnelen utgjør 35 mill. kr.

Realistisk budsjettering av utgifter

På grunn av endra inntektsoverslag på kap. 4320, post 02 Diverse gebyr, foreslår departementet å auke løyvinga på kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., med 80 mill. kr, jf. omtalen under kap. 4320, post 02.

Utbyggingsselskapet for veg

Ved behandlinga av Prop. 1 S (2014–2015) fekk Samferdselsdepartementet i 2015 fullmakt til å utgiftsføre utan løyving tilskott til driftsutgifter for interimsselskapet på veg under kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 70 Tilskott til drift, mot tilsvarende innsparing av løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m. Grunngevinga for denne fullmakta var at det var uvisse om kor store utgiftene ville bli. Samferdselsdepartementet har med bakgrunn i fullmakta inngått avtale med Nye Veier AS om finansieringa av selskapet i 2015. Statens vegvesen er halde orientert om utbetalingane til selskapet. Ved utgangen av oktober var det utbetalt 33,9 mill. kr. Kostnadene i 2015 for å etablere selskapet er venta å bli på om lag 60 mill. kr og vil dekkjast gjennom tilsvarende innsparing på kap. 1320, post 23.

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 177 mill. kr.

Post 30 Riksveginvesteringar

E18 Skjeggstad bru i Vestfold

Kvikkleireskredet i februar førte til omfattande skadar på Skjeggstad bru. Mellombels kostnader i 2015 for tiltak som skal dekkjast over post 30, utgjør 85 mill. kr. Dette dekkjer riving av sørgåande bru, stabilisering av nordgåande bru og oppstart av bygging av ny sørgåande bru. Sjå òg omtale under post 23.

Skred ved Namsos i Nord-Trøndelag

I 2009 var det eit kvikkleireskred i Kattmarka ved Namsos i Nord-Trøndelag. I 2013 blei det betalt ut 23 mill. kr til forsikringsselskap etter inngått forlik. Etter rettskraftig dom i tingretten i 2015 er sta-

ten no pålagt å betale 18 mill. kr til privatpersonar som gjekk til rettssak med sine krav.

Oppsummering

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar, med 103 mill. kr.

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post 02 Diverse gebyr

I budsjettet for 2015 er det budsjettert med inntekter frå diverse gebyr på om lag 349,7 mill. kr.

Stadig aukande innbyte av førarkort frå utlandet, fleire eldre med førarkort som må fornyast, og vekst i folketalet gjer at dei budsjetterte inntektene vil auke med overslagsvis 80 mill. kr. På grunnlag av dette foreslår Samferdselsdepartementet å auke løyvinga på kap. 4320, post 02 Diverse gebyr, med 80 mill. kr, jf. kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., med forslag om tilsvarende auke av utgiftene.

Fullmakt til å forplikte staten for investeringsprosjekt ikkje omtalte med kostnadsramme

Samferdselsdepartementet har i 2015 fullmakt til å forplikte staten utover løyvinga for framtidige budsjettår for investeringsprosjekt på riksveg som ikkje er omtalte med kostnadsramme overfor Stortinget, men slik at ramma for gamle og nye plikter ikkje blir høgare enn 2 700 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2014–2015) og Innst. 13 S (2014–2015). Fullmakta omfattar prosjekt på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar, post 31 Skredsikring riksvegar, post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta.

I budsjettet for 2015 er det m.a. ikkje teke omsyn til at terskelverdien 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*. Ein gjennomgang viser derfor at det er behov for å auke ramma for pliktene til 7 000 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Fullmakt til å forplikte staten utover budsjettåret for riksvegferjedrifta

Samferdselsdepartementet har i 2015 fullmakt til å forplikte staten for framtidige budsjettår utover løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72

Kjøp av riksvegferjetenester, slik at samla ramme for gamle og nye plikter ikkje blir på meir enn 7 100 mill. kr, og slik at summen av pliktene som skal betalast kvart år, ikkje blir høgare enn 850 mill. kr.

I juni 2015 blei det inngått nye kontraktar for ferjesambanda Lauvik – Oanes, Hjelmeland – Nesvik – Ombo, Mannheller – Fodnes og Hella – Vangsnes – Dragsvik. Desse kontraktane blei vesentleg dyrare enn rekna med, m.a. fordi det var kort tid frå utlysing av kontrakt til driftsstart, noko som gav liten konkurranse og høg pris. I tillegg har det vore ein vesentleg høgare kostnadsvekst på innsatsfaktorane i ferjedrifta enn venta, og lagt til grunn for kostnadsoverslaga. Ein gjennomgang viser at det er behov for å auke den årlege ramma for pliktene til 1 600 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Alternativ bruk av ferjetilskott

Gjeldande rammer for den statlege ordninga med alternativ bruk av ferjetilskott følgjer av St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*. Ordninga legg til rette for at innsparte drifts- og kapitalkostnader ved nedlegging/nedkorting av eit ferjesamband kan nyttast til å delfinansiere eit fastlandssamband som avløyser eventuelt kortar inn ferjesambandet.

Regjeringa ønskjer å gjere einiskilde endringar i rammene for ordninga. Det blir foreslått å utvide perioden det blir rekna innsparing for frå 30 år i dag til maksimalt 40 år. Vidare blir det foreslått å setje utbetalingsperioden vesentleg lågare enn perioden det blir rekna innsparing for, og maksimalt tilsvarende lengda på bompengerperioden. Ein forkorta utbetalingsperiode vil gjere ordninga enklare å administrere, og ein unngår at bompengeselskapet har eit restlån når bompengeneinnkrevjinga blir avslutta.

Regjeringa vil komme tilbake til Stortinget med ei konkretisering av forslag til endringar i rammene for ordninga.

5 Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak

Tilføyning av stikkord

Det er i 2015 løyvd 25 mill. kr som statleg tilskott til planlegging av Fornebubanen på kap. 1330 Særskilde transporttiltak, post 63 Tilskott til Fornebubanen. Vilåret for å utbetale tilskottet er at det blir inngått ein bymiljøavtale for Oslo og Akershus.

Det er uvisse om ein bymiljøavtale med Oslo og Akershus blir inngått i 2015. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at kap. 1330, post 63 Tilskott til Fornebubanen, får føydd til stikkordet «kan overførast» i 2015, slik at løyvinga på posten kan utbetalast i 2016 viss bymiljøavtalen med Oslo og Akershus ikkje blir inngått i 2015, jf. forslag til romartalsvedtak.

Nytt selskap for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering

Ved behandlinga av Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringar i statsbudsjettet 2015* og Innst. 360 S (2014–2015) fekk Samferdselsdepartementet fullmakt til å kjøpe aksjar i eit selskap som skal drive ein rutedatabase og leggje til rette for ein nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering. Kjøpet av aksjar skulle utgiftsførast på kap. 1330 Særskilde transporttiltak, post 96 Aksjar, og beløpet for kjøpet svare til ein mindre del av tilskottet til formålet på kap. 1330 Særskilde transporttiltak, post 60 Særskild tilskott til kollektivtransport. Det blei i Prop. 119 S (2014–2015) opplyst at regjeringa ville komme tilbake med forslag til løyvingar i samband med nysalderinga.

Det viser seg at dei førebuande aktivitetane knytt til dei kommande transaksjonane tek lenger tid enn rekna med. Dei nødvendige avklaringane vil ikkje liggje føre i tide til at aksjane kan kjøpast før årsskiftet. Det er derfor no ikkje grunnlag for å foreslå løyvingar. Samferdselsdepartementet må komme tilbake til Stortinget med saka i 2016. Arbeidet med å utvikle tenestene – rutedatabase, nasjonal reiseplanleggar og elektroniske billetteringstenester – held fram parallelt med arbeidet med å etablere selskapet.

6 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Kap. 1350 Jernbaneverket

Post 23 Drift og vedlikehald

Prognosane viser at Jernbaneverket vil få eit meirforbruk på post 23 Drift og vedlikehald, samanlikna med løyvinga for 2015. Meirforbruket gjeld 60 mill. kr på driftsbudsjettet m.a. til stasjonsdrift og drift av Norsk jernbaneskole. Utgiftene til opprydding etter hendingar og påkøyringar av dyr ser ut til å bli om lag 40 mill. kr høgare enn budsjettet. Vidare har det vore behov for å auke aktivitetsnivået til korrektivt vedlikehald med om lag 70

mill. kr, særleg til akutt vedlikehald ved å rette opp feil og reparere øydelagde straumforsyningsanlegg.

For å redusere meir av vedlikehaldsetterslepet blir det nytta 300 mill. kr meir til fornying av jernbaneinfrastrukturen, jf. Prop. 1 S (2014–2015). Konkrete tiltak omfattar m.a.:

- fornying av kontaktleidningsanlegg på Sørlandsbanen
- ballastrens og førebuingar til slikt arbeid på Dovre-, Østfold- og Gjøvikbanen
- byte av skinner, sviller og sporvekslarar på heile jernbanenettet
- fornying av dreneringsanlegg
- fornying av stasjonar og av Jernbaneverkets bygningar og maskinpark.

Desse fornyingstiltaka vil redusere vedlikehaldsetterslepet ved utgangen av 2015 frå om lag 17,5 mrd. kr til om lag 17,2 mrd. kr. I 2016-kr vil etterslepet ved utgangen av 2015 vere om lag 17,7 mrd. kr, medan det i Prop. 1 S (2015–2016) er lagt til grunn at etterslepet ved utgangen av 2015 vil vere om lag 18 mrd. 2016-kr, jf. side 146.

På denne bakgrunn foreslår departementet å auke løyvinga på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehald, med i alt 470 mill. kr. Auken blir foreslått dekt inn ved å redusere løyvinga på kap. 1350, post 30 Investeringar i linja, med 170 mill. kr og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, med 300 mill. kr, jf. omtale under dei to postane.

Post 30 Investeringar i linja

Fleire investeringsprosjekt får lågare framdrift enn lagt til grunn i statsbudsjettet for 2015. Prognosane viser derfor at det vil bli eit mindreforbruk på post 30 i 2015.

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

- Holm-Holmestrand-Nykirke som gjeld arbeid i stasjonshallen
- Langset-Kleverud, Sandnes-Stavanger og Ganddal godsterminal som gjeld levering/godkjenning av nye signal- og sikringsanlegg frå Thales.

Vidare har m.a. forsterka kostnadskontroll og prosjektstyring ført til forseinka framdrift på ein del prosjekt innan programområda og i planlegginga av prosjektet elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen.

Hovuddelen av mindreforbruket i 2015 medfører auka utgifter i 2016 for å halde rasjonell framdrift i prosjekta.

Samferdselsdepartementet foreslår derfor å redusere løyvinga på kap. 1350, post 30 Investeringar i linja, med i alt 252 mill. kr. Av dette vil 170 mill. kr dekkje inn delar av foreslått auke av løyvinga på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehald og 82 mill. kr delar av foreslått auke på kap. 1320 Statens vegvesen.

Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski

Jernbaneverket har i 2015 hatt lågare utbetalningar etter inngåtte kontraktar og til grunnerverv på Follobaneprosjektet enn lagt opp til i statsbudsjettet 2015. Samstundes er framdrifta på den delen av prosjektet som gjeld innføring av Follobanen til Oslo S forseinka, fordi konkurransen om hovudarbeida blei avlyst i mars 2015 etter at berre ein leverandør leverte tilbod. For å oppnå betre konkurranse valde Jernbaneverket derfor å dele opp kontrakten i to mindre kontrakt-pakker.

Prognosane viser at det vil bli eit mindreforbruk på posten i 2015. For å dekkje inn delar av auken av løyvinga på kap. 1350, post 23, foreslår departementet å redusere løyvinga på kap. 1350, post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, med 300 mill. kr. Dette vil ikkje gå ut over forpliktingane eller framdrifta i prosjektet.

7 Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Kap. 1360 Kystverket

Post Tilskott til hamnesamarbeid

For å stimulere hamnene til å utnytte infrastrukturen betre oppretta departementet i 2015 ei ny tilskottsordning for hamnesamarbeid. Det blei løyvd 10 mill. kr til ordninga. I 2015 har 10 prosjekt som er vurdert å liggje innafor tilskottsordninga, fått tilskott på i alt 5 mill. kr. Departementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1360, post 71 Tilskott til hamnesamarbeid, med 5 mill. kr.

Tilføyning av stikkord

Alle prosjekta som har fått tilsegn om midlar frå ordninga med tilskott til hamnesamarbeid, vil truleg ikkje bli ferdige i tide til at midlar kan utbetaltast i 2015. For at desse skal få utbetalt tilskotta når prosjektet er ferdig, foreslår departementet at kap. 1360, post 71 Tilskott til hamnesamarbeid, får

føydd til stikkordet «kan overførast», jf. forslag til romartalsvedtak.

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

Post 74 Sektoravgifter Kystverket

I samband med lønnsoppgjeret 2015 blei Kystverket tildelt m.a. 3,5 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 3,5 mill. kr.

8 Post- og telekommunikasjonar

Kap. 4370 Posttenester (nytt)

Post 70 Tilbakebetaling post- og banktenester

I 2014 blei det løyvd 270 mill. kr 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 2014 på 231 mill. kr til kjøp av post- og banktenester. Dette er 39 mill. kr lågare enn løyvinga i 2014.

Departementet legg opp til at Posten Norge AS betaler tilbake for mykje utbetalt kompensasjon og i tillegg rente på dette beløpet, jf. praksis tidlegare år. Renta er rekna til 908 000 kr. Dette inneber at Posten skal betale i alt 39,9 mill. kr som følgje av overkompensasjon i 2014.

Samferdselsdepartementet foreslår å løyve 39,9 mill. kr på kap. 4370 Posttenester, post 70 Tilbakebetaling post- og banktenester.

Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit

Post 01 Diverse gebyr

I samband med lønnsoppgjeret for 2015 blei Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit tildelt 700 000 kr over kap. 1380, post 01 Driftsutgifter. Staten er sjølvfinansierande. Kap. 4380, post 01 Diverse gebyr, må derfor aukast tilsvarande. Departementet foreslår derfor å auke løyvinga på kap. 4380, post 01 Diverse gebyr, med 700 000 kr.

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 2015 under Samferdselsdepartementet.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om endringar i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om endringar i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet

I

I statsbudsjettet for 2015 blir det gjort følgjande endringar:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1300		Samferdselsdepartementet	
	01	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr 173 982 000 til kr 171 982 000	2 000 000
	21	Spesielle driftsutgifter – utgreiingar, modernisering av transportsektoren, blir auka med..... frå 11 977 000 til kr 13 977 000	2 000 000
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, blir redusert med frå kr 40 000 000 til kr 1 500 000	38 500 000
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 10 501 517 000 til kr 10 678 517 000	177 000 000
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23,</i> <i>post 29, post 31 og post 72,</i> blir auka med frå kr 12 040 671 000 til kr 12 143 671 000	103 000 000
1350		Jernbaneverket:	
	23	Drift og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30,</i> blir auka med frå kr 6 752 626 000 til kr 7 222 626 000	470 000 000
	30	Investeringar i linja, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23,</i> blir redusert med frå kr 8 139 625 000 til kr 7 887 625 000	252 000 000
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overførast,</i> blir redusert med..... frå kr 3 135 121 000 til kr 2 835 121 000	300 000 000
1360		Kystverket:	
	71	Tilskott til hamnesamarbeid, blir redusert med..... frå kr 10 000 000 til kr 5 000 000	5 000 000

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4320		Statens vegvesen:	
	02	Diverse gebyr, blir auka med	80 000 000
		frå kr 349 683 000 til kr 429 683 000	
4370 (NY)		Posttenester	
	70	Tilbakebetaling post- og banktenester, blir løyvd med	39 908 000
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit	
	01	Diverse gebyr, blir auka med	700 000
		frå kr 172 778 000 til kr 173 478 000	
5577		Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	
	74	Sektoravgifter Kystverket, blir auka med	3 500 000
		frå kr 831 268 000 til kr 834 768 000	

Fullmakter til å forplikte staten utover gitte løyvingar

II

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt løyving på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar, post 31 Skredsikring riksvegar, post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekt som ikkje er omtalte med kostnads-

ramme overfor Stortinget, likevel slik at samla ramme for gamle og nye plikter ikkje blir høgare enn 7 000 mill. kr.

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt løyving på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetenester, slik at ramma for gamle og nye plikter ikkje blir høgare enn 7 100 mill. kr, og slik at summen av pliktene som skal betalast kvart år, ikkje blir høgare enn 1 600 mill. kr.

Andre fullmakter

III

Tilføying av stikkord

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan føye til stikkordet «kan overførast» på løyvinga under:

- kap. 1330 Særskilde transporttiltak, post 63 Særskilt tilskott til Fornebubanen
- kap. 1360 Kystverket, post 71 Tilskott til hannesamarbeid.

IV

Fagernes lufthamn

Stortinget samtykkjer i at Avinor AS driv Fagernes lufthamn i den forfatninga lufthamna har i dag som rein charterflyplass fram til lokale eigarar tek over lufthamna, men ikkje lenger enn til 1. januar 2019, og under føresetnad av at Luftfartstilsynet forlengjer dispensasjonen og at lokalt næringsliv dekkjer delar av Avinors kostnader for å vidareføre drifta frå 2017 og halvparten av Avinors kostnader i 2018.

