



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 95 S

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Nokre saker om luftfart, veg og post

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 29. april 2020,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram nokre saker som gjeld luftfart, veg og post. Det blir fremja forslag til vedtak om auka kostnadsramme i tre vegprosjekt. Vidare blir det m.a. orientert om oppfølginga av eit oppmodingsvedtak om ikkje-statlege lufthamner.

### 2 Luftfart

#### 2.1 Kjøp av innanlandske flyruter

Widerøe vedtok i februar 2020 at selskapet ville leggje ned det kommersielle rutetilbodet på strekninga Evenes–Bodø med verknad frå 4. mai 2020 fordi ruta ikkje er kommersiell lønnsam. Ei nedlegging av dette flyrutetilbodet vil i praksis fjerne det einaste effektive transport-sambandet mellom Narvik/Harstad-regionen og Bodø. På grunn av virusutbrotet blei ruta lagt ned i mars.

Samferdselsdepartementet arbeider med å få på plass ei løysing for å sikre rutetilbodet på denne strekninga. Dette vil skje gjennom ein midlertidig avtale når marknadstilhøva opnar for dette. Samstundes arbeider departementet med eit ordinært flyrutekjøp for ei meir varig løysing. Utgiftene til dette kjøpet i 2020 blir dekt innanfor gjeldande løyving på kap. 1310, post 70 Kjøp av innanlandske flyruter.

Denne anskaffinga blir gjennomført separat frå det mellombelse flyrutekjøpet som er gjort for å sikre eit minimumstilbod av flyruter i den tida vi har ein etterspørselssvikt på grunn av virusutbrotet. Dette mellombese kjøpet skal trappast ned igjen, så snart det blir kommersielt lønnsamt å fly desse rutene.

#### 2.2 Heimtransport med fly av nordmenn på reise

På grunn av den globale situasjonen med mange reiserestriksjonar i og mellom land, stengde luftrom og grensar, legg Samferdselsdepartementet opp til at ordninga for heimtransport med fly av nordmenn blir forlenget frå 1. mai 2020 til 1. juni 2020.

Ordninga gjeld både dekking av dokumenterbare meirutgifter ved å oppretthalde einskilde avgangar flyselskap og andre reiseoperatørar elles ville innstilt, og dekking av dokumenterbare meirutgifter ved å gjennomføre flygingar til andre destinasjonar, der det no oppheld seg mange norske borgarar, som bur fast i Noreg, men som no er på reise i utlandet. Staten dekkjer med andre ord den ekstra utgifta som flyselskapa og andre reiseoperatørar har, og som ikkje blir dekt gjennom vanlege billettinntekter (ordinære, ikkje-rabatterte økonomibillettar).

Samferdselsdepartementet legg til grunn at dei utgiftene staten får med heimtransport med fly, kan dekkjast innanfor den vedtekne løyvinga

på kap. 1310 Flytransport, post 71 Kjøp av heimtransport med fly av nordmenn på reise og særskilt frakt, på 100 mill. kr.

### 2.3 Oppmodingsvedtak nr. 488 (2019–2020), 7. april 2020

Departementet viser til oppmodingsvedtak nr. 488 (2019–2020) av 7. april 2020:

«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig, og senest innen utløpet av april, komme tilbake med et forslag til hvordan ikke-statlige lufthavner kan sikres videre drift.»

Bakgrunnen er de økonomiske problemene som skyldes virusutbruddet. For å avhjelpe de økonomiske ringvirkningene av virusutbruddet ble de statlige lufthavnene fritatt fra å kreve inn lufthavnavgifter fra flyselskapene. Konkurranseshensyn tilsier at de ikke-statlige lufthavnene til enhver tid er tjent med å innrette sine egne satser etter de gjeldende satsene på Avinors lufthavner. De ikke-statlige lufthavnene som allerede har avtale om tilskudd med Samferdselsdepartementet, er i tillegg gjennom avtalen forpliktet til å følge Avinors satser. Etterspørselssvikten har også gitt vesentlig mindre inntekter fra annen kommersiell virksomhet på lufthavnene.

De ikke-statlige lufthavnene i Norge er Arendal, Haugesund, Notodden, Stord, Torp og Ørland. Alle disse er organisert som aksjeselskap, unntatt den sivile delen av lufthavnen på Ørland som er en del av Ørland kommune. Alle, unntatt Ørland, kvalifiserer derfor til støtte under den generelle tilskuddsordningen for foretak med stort omsetningsfall. Ørland vil i stedet få kompensasjon gjennom økt tilskudd innenfor gjeldende bevilgning for den eksisterende tilskuddsordningen for ikke-statlige flyplasser.

Stortinget har bedt regjeringen sikre de ikke-statlige lufthavnenes videre drift. Det er ikke vurdert som en kritisk samfunnsfunksjon at de ikke-statlige lufthavnene holder åpent til enhver tid. For Haugesund lufthavn har staten innlemmet flyruten mellom Haugesund og Oslo i det subsidierte minimumstilbudet. Videre er lufthavnen pålagt å ha døgnkontinuerlig beredskap for ambulanseflyvninger. Haugesund lufthavn må derfor holdes åpen for disse flyvningene.

Haugesund lufthavn eies av Avinor. Driften er satt ut til Lufthavndrift AS, som er et lokalt eid driftsselskap. Avinor har inngått en kontrakt med driftsselskapet, med utgangspunkt i Avinors vedtekter, som åpner for at den samlede driften av en

lufthavn kan settes bort til andre basert på kontrakt, og at en slik lufthavn skal unntas fra samfinansieringen. Samferdselsdepartementet er kjent med at den eksisterende avtalen mellom Avinor og driftsselskapet må reforhandles dersom videre drift skal sikres. Departementet legger til grunn at reglene om statsstøtte og anskaffelser søkes ivaretatt. Staten vil kompensere Avinor basert på merkostnadene ved en reforhandlet avtaleløsning. Regjeringen kommer tilbake til dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.

Departementet vurderer at disse tiltakene er tilstrekkelig for å sikre videre drift av de ikke-statlige lufthavnene. Regjeringen anser med dette anmodningsvedtaket som ivaretatt.

## 3 Veg

### 3.1 E18 Riksgrensen–Ørje i Viken, endra kostnadsramme

Prosjektet er m.a. omtalt i 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* og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) Endring av Prop. 1 S (2015–2016) *Statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet mv. (noen saker om veg, jernbane og saldering)*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 102–103.

Prosjektet opna for trafikk i desember 2017. I etterkant er det blitt usemje mellom Statens vegvesen og entreprenøren om sluttoppgjøret. Den største delen av usemja gjeld bygginga av Norgesporten bru. I tillegg er det noko usemje om tolkinga av omfanget av ein arbeidsprosess i kontrakten og kva den avtalte einingsprisen knytt til denne prosessen omfattar for transport av massar, og omfanget i samband med vegar for omkøyring.

Samferdselsdepartementet legg opp til at det blir inngått eit forlik med entreprenøren. Ein eventuell forliksavtale vil innebere at totalkostnaden for prosjektet vil bli høgare enn gjeldande kostnadsramme som er på 1 002 mill. kr. Samferdselsdepartementet foreslår derfor ei ny kostnadsramme på 1 090 mill. kr, jf. forslag til vedtak.

### 3.2 E18 Knapstad–Retvet i Viken, endra kostnadsramme

Prosjektet er m.a. omtalt i 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*.

Prosjektet opna for trafikk i november 2016. I etterkant av ferdigstillinga av prosjektet har det oppstått usemje mellom entreprenøren og Statens vegvesen om sluttoppgjøret. Den største delen av usemja gjeld problem som entreprenøren meiner Statens vegvesen må svare for, oppgjer for vederlagskrav og tolkinga av arbeidsprosessar i kontrakten og kva dei avtalte einingsprisane knytt til desse prosessane omfattar.

Samferdselsdepartementet legg opp til at det blir inngått forlik med entreprenøren. Ein eventuell forliksavtale vil innebere at totalkostnaden for prosjektet vil bli høgare enn gjeldande kostnadsramme som er 1 780 mill. kr. Samferdselsdepartementet foreslår ei ny kostnadsramme på 1 820 mill. kr, jf. forslag til vedtak.

### **3.3 Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Innlandet, endra kostnadsramme**

Prosjektet er omtalt i Prop. 50 S (2012–2013) *Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna Sør i Oppland*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), s. 114.

Prosjektet opna for trafikk i juli 2017. Under bygginga oppsto fleire usemjer mellom entreprenøren og Statens vegvesen. Usemjene blei ikkje avklarte, og dei blei derfor med inn i sluttoppgjøret. Entreprenøren har fremja ei rekke krav som han no forhandlar med Statens vegvesen om. Da prosjektet starta opp, var ikkje grunnverv på plass, og entreprenøren måtte gjere om på driftsopplegget. I tillegg er det usemje knytt til geologi og grunntilhøve med blaute massar.

Samferdselsdepartementet legg opp til at det blir inngått eit forlik med entreprenøren. Ein eventuell forliksavtale vil innebere at totalkostnaden for prosjektet vil bli høgare enn gjeldande kostnadsramme som er på 3 126 mill. kr. Samferdselsdepartementet foreslår derfor ei ny kostnadsramme på 3 420 mill. kr, jf. forslag til vedtak.

### **3.4 E16 Kongsvinger–Slomarka i Innlandet, evaluering av prøveordning med halv bompengetakst på sideveg**

Prosjektet E16 Kongsvinger–Slomarka i Innlandet opna for trafikk i november 2014. Ved Stortingets behandling av Prop. 32 S (2014–2015) *Endringar i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 118 S (2014–2015), blei det opna for ny plassering av bomstasjonane på lokalvegane samanlikna med opplegget i Prop. 104 S (2010–2011) *Finansiering og utbygging av rv 2 Kongsvinger (Kurusand) – Slomarka i Hedmark*,

jf. Innst. 372 S (2010–2011), om det var lokalpolitisk tilslutning til dette. Dette innebar at bomstasjonen på gamal E16, no fv. 250, ved Øyset blei flytta til Fulu.

Ny E16 inn til Kongsvinger er ein del av E16-utbygginga mellom Kløfta og Kongsvinger. For å lede trafikken utanom Kongsvinger sentrum, blei det bygd ny bru om lag 5 km vest for byen, slik at trafikken kan komme inn på sørsida av Glomma til eksisterande hovudvegnett. Den gamle traseen for E16, dagens fv. 250, har funksjon som lokalveg. Det er mange bustader langs strekninga med avkøyrslar og berre delvis tilbod for syklistar og gåande. Målet med ny trase for E16 var å betre situasjonen for trafikken mellom Oslo og Kongsvinger/Sverige. Dette skulle òg føre til redusert risiko for ulykker på fv. 250 (gamal E16), og lokalvegen skulle også ha gang- og sykkelvegfunksjon.

Innkrevjinga med bomstasjonar på ny E16 og sidevegane fv. 250 og fv. 175 starta opp 27. april 2015. Ved innkrevjingsstart blei det innført ei mellombels fritaksordning i enten bomstasjonen på fv. 250 eller på fv. 175 for køyretøy tilhøyrande områda Fulu og Galterud. For desse har det til no ikkje vore bompengar inn til Kongsvinger sentrum. Etter at innkrevjinga starta opp, tok Samferdselsdepartementet initiativ til å innføre ei prøveordning med halv takst på sidevegane fv. 175 og fv. 250 for å redusere utgiftene til lokalbefolkninga. Føresetnaden var at prøveordninga skulle evaluerast etter eitt år. Lokale styresmakter slutta seg til prøveordninga, som blei innført 27. mars 2017.

I Statens vegvesens evaluering av prøveordninga etter eitt år med drift går det fram at halv takst på fv. 175 og fv. 250 har ført til uønskte endringar i trafikkfordelinga på vegnettet i området. Trafikken på ny E16 er redusert med om lag 1 300 kjt/døgn, medan den har auka på fv. 175/fv. 250 og gjennom Kongsvinger sentrum med om lag 1 500 kjt/døgn. Statens vegvesen viser til at dette gir lågare trafikktryggleik over tid. Lågare trafikk på ny firefelts E16 gir redusert nytte av investeringane og måloppnåing for utbygginga m.a. å lede trafikken utanom Kongsvinger sentrum.

Statens vegvesen har òg vurdert fritaksordninga for områda Fulu og Galterud. Samanlikna med andre bompengeprojekt er prøveordninga kostbar å administrere og kan verke diskriminerande for dei som bur utanfor det definerte området. Dagens prøveordning med halv takst på sidevegane og fritak for dei som bor på Fulu og Galterud, inneber eit årleg inntektstap på om lag 15 mill. kr for bompengeselskapet. Dette inneber

at innkrevjingstida for prosjektet aukar med i overkant av tre år.

På bakgrunn av resultatane frå evalueringa har Statens vegvesen tilrådd at prøveordninga med halv takst på sidevegane og fritaket for dei som bor på Fulu og Galterud blir avvikla. Vegvesenet har vidare tilrådd å flytte bomstasjonen på fv. 250 ved Fulu til Øyset i tråd med det opphavelige bompengelopplegget i Prop. 104 S (2010–2011). Begge bomstasjonane gir da eit tett snitt mellom Fulu/Galterud og Kongsvinger, utan omkøyning via fv. 1952 (tidlegare fv. 296). For framleis å halde reiseutgiftene nede for lokalbefolkninga, har Statens vegvesen foreslått å innføre eit generelt passeringstak på 40 passeringar per måned i alle bomstasjonane.

Evalueringa av prøveordninga har vore til lokalpolitisk høyring hos Sør-Odal og Kongsvinger kommunar, og dåverande Hedmark og Akershus fylkeskommunar. Sør-Odal kommune ønskjer ei justert ordning med reduserte takstar berre for takstgruppe 1. Kongsvinger kommune ønskjer det same, men berre for bomstasjonen på fv. 175. Begge kommunane går inn for å behalde fritaket for områda Fulu og Galterud. Hedmark og Akershus fylkeskommunar er samde i tilrådinga om å avvikle prøveordninga med halv takst og fritaksordninga for områda Fulu og Galterud, og å flytte bomstasjonen på fv. 250 til Øyset.

Samferdselsdepartementet har merka seg Statens vegvesens konklusjon og tilråding i evalueringa, og legg avgjerande vekt på at begge dei involverte fylkeskommunane har bedt om at det blir utarbeidd eit bompengelopplegg i tråd med Prop. 104 S (2010–2011), og at bomstasjonen på fv. 250 blir flytta til Øyset der den opphavelig var planlagt plassert. Det blir lagt til grunn at takstane kan vurderast etter gjeldande taktstretningslinjer etter eit år med nytt takst- og rabattopplegg. Trafikken er da kjend, og takstane kan tilpassast innkrevjingsperioden på 15 år. På denne bakgrunn foreslår Samferdselsdepartementet desse endringane i innkrevjingsopplegget samanlikna med

Prop. 104 S (2010–2011) og Prop. 32 S (2014–2015):

- Avvikling av prøveordninga med halv takst på fv. 175 og fv. 250
- Flytting av bomstasjonen på fv. 250 ved Fulu til Øyset
- Avvikling av den midlertidige fritaksordninga for områda Fulu og Galterud
- Innføring av passeringstak på 40 passeringar per måned i alle bomstasjonar. Ein føresetnad for innføringa av eit passeringstak er at lånegarantistane samtykkjer til dette.

## 4 Post

### 4.1 Blindeskriftsendingar

I statleg kjøp frå Posten Norge AS for 2020 inngår 9 mill. kr til gratis framsending av blindeskriftsendingar, jf. Prop. 1 S (2019–2020). Punkttskriftsbøker blir i dag sende ut to og to hefter dagleg frå Norsk lyd- og blindeskriftsbibliotek. I snitt er det fem til seks slike sendingar for kvar bok. Frå 1. juli 2020 vil Posten Norge AS berre omdele postsendingar kvar annan dag. Samferdselsdepartementet har vurdert at det derfor vil vere ei betre løysing at punkttskriftsbøker blir behandla som pakkjar, og at staten kjøper pakkjetenester som gjer at punkttskriftsbøker mv. blir leverte på døra til mottakaren. Dette er ei teneste med fleire moglege tilbydarar. Departementet vil derfor lyse ut ein konkurranse om oppdraget og tek sikte på at ordninga er på plass til 1. juli.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om nokre saker om luftfart, veg og post.

---

**Vi HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak om nokre saker om luftfart, veg og post i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om nokre saker om luftfart, veg og post**

#### I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

Vidareføre desse tidlegare godkjende investeringsprosjekta	Innanfor ei endra kostnadsramme på:
E18 Riksgrensen – Ørje i Viken	1 090 mill. kr
E18 Knapstad – Retvet i Viken	1 820 mill. kr
Rv. 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Innlandet	3 420 mill. kr

Fullmaktene gjeld òg forpliktingar som blir inn-  
gåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnads-  
ramma for det einskilde prosjekt. Samferdsels-

departementet får fullmakt til å prisjustere kost-  
nadsramma i seinare år.

=====





