

Innst. S. nr. 121

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av E18 i Aust-Agder

St.prp. nr. 30 (2000-2001)

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet fremmer i proposisjonen forslag til finansiering av utbygging av deler av E18 i Aust-Agder. Hovedhensikten med proposisjonen er å få hjemmel til å innføre bompengeinnkreving på strekningen.

Ved kombinasjon av bompenger og statlige midler i en 15-årsperiode fra 2001 prioriteres i første omgang utbygging på strekningen Brokelandsheia-Vinterkjær øst i fylket og videre strekninger i vestregionen (Øygardsdalen-Dyreparken). I tillegg foreslås midler til trafikksikkerhetstiltak langs dagens E18, samt midler til tiltak som kan bidra til å styrke kollektivtrafikken.

Arbeidet med opplegg for delvis bompengefinansiering av E18 i Aust-Agder er tidligere omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Dagens vegstandard, trafikk-, ulykkes- og miljøsituasjon

E18 gjennom Aust-Agder utgjør 110 km av stamveg-rute 7 mellom Oslo og Kristiansand, som er den viktigste transportforbindelsen mellom Østlandet og Sørlandet. For næringsliv og sysselsetting har ruten stor betydning som bindeledd mellom landsdeler og regioner. Til kontinentet med tilknytning gjennom Nordic Link til kontinentet via Kristiansand havn har ruten også internasjonal betydning.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på E18 i Aust-Agder varierer fra omlag 5 000 kjt/døgn til 10 000 kjt/døgn. Tungtrafikkandelen utgjør ca. 15 pst. av årsdøgntrafikken. Sørlandet har betydelig trafikkøkning i sommermånedene. Sommerdøgntrafikken er 35 pst. høyere enn årsdøgntrafikken. Gjennomgangstrafikken utgjør bare 10-15 pst. av årsdøgntrafikken. Dermed består 85-90 pst. av trafikkmengden av lokal- og regionaltrafikk.

Etter at parsellen Rannekleiv-Temse åpnet høsten 2000, har om lag en tredjedel av strekningen gjennom Aust-Agder tofelts motorveg. De resterende to tredjedeler av E18 har ikke motorvegstandard, og kvaliteten ligger under de krav som settes for nye stamveger. Den lave standarden medfører høyt ulykkesnivå, lav fremkommelighet og miljøulemper for bebyggelsen nær vegen.

Lokal behandling

Aust-Agder fylkeskommune har gitt sin tilslutning til bompengeprosjektet, og de berørte kommuner er positive til prosjektet. Den lokale behandling går nærmere fram av kap. 3 i proposisjonen.

Som grunnlag for lokalpolitisk behandling ble det laget en bompengeutredning for E18 for 15-årsperioden 2001-2015. Det var forutsatt en samlet ramme i perioden på 2 500 mill. kroner, fordelt på 1 400 mill. kroner i bompenger og 1 100 mill. kroner i statlig andel. Høringsrunden for bompengeutredningen for E18 ga gjennomgående støtte til forslaget om delvis bompengefinansiering av E18 og øvrige tiltak. Verts-kommunene for bommene, Gjerstad og Grimstad kommuner, har begge gitt sin tilslutning til bompengefinansiert utbygging.

Finansieringsplan og bompengeopplegg

I etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2002-2011 er det foreslått 360 mill. kroner til utbygging av E18 i Aust-Agder.

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 er utbygging av E18 i Aust-Agder gitt høyere prioritet. Det er lagt til grunn om lag 700 mill. kroner til utbyggingen av E18 i Aust-Agder for perioden 2002-2011. Samferdselsdepartementet forutsetter en videreføring på samme nivå i perioden 2012-2015 i statlige midler, slik at samlet statlig investering i 15-årsperioden blir omlag 980 mill. kroner.

Tabellen viser hvilken finansieringsplan Samferdselsdepartementet legger til grunn for bompengepakken i Aust-Agder.

Finansieringsplan

mill. 2 000-kr.

	2001-2005	2006-2011	2012-2015	Sum	Andel pst.
Bompenger*	270	750	110	1 130	54
Statlige midler	150	550	280	980	46
Sum	420	1 300	390	2 110	100

* Netto til investering

Innenfor den totale rammen på 2 110 mill. kroner i 15-årsperioden prioriteres oppstart av parsellen Brokelandsheia-Vinterkjær (12 km med kostnadsoverslag 380 mill. kroner) i 2002 og gjennomføring i perioden 2002-2005, og videre vestregionen på strekningen mellom Øygardsdalen og Dyreparken i Kristiansand. I tillegg foreslås midler til trafikksikkerhetstiltak langs dagens E18, samt midler til tiltak som kan bidra til å styrke kollektivtrafikken.

En eller flere av parsellene på strekningen Øygardsdalen-Dyreparken er tenkt utbygget på grunnlag av en OPS-organisering. Selskapet som får i oppdrag å bygge, drive og vedlikeholde prosjektene, vil bli kompensert ved bompenger og statlige midler etter 2005. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til framdriften for OPS-prosjektet, inkl. prioritering mellom de fire parsellene, som egen sak i 2001. Kostnadsoverslaget for strekningen er i Nasjonal transportplan 2002-2011 oppgitt til 1 200-1 600 mill. kroner basert på tofelts-løsning.

Vegdirektoratet har ute på høring forslag til nye stamvegnormaler, og dette kan medføre at det kan være aktuelt med firefelts-løsning på strekningen mellom Grimstad og Kristiansand.

I forslaget er det lagt opp til at stamvegstreknings med ÅDT på 10 000-20 000 skal få smal firefelts veg. Dette vil da kunne være aktuelt på strekningen Øygardsdalen-Dyreparken. En standardøkning til smal firefelts veg vil kunne øke kostnadene med minst 50 pst.

Departementet vil i de årlige budsjettene komme tilbake til endelige prioriteringer, kostnadsoverslag basert på reguleringsplan på de parsellene som tas opp til bevilgning, og om det skal være tofelts- eller firefeltsløsning på parsellene.

Det foreslås 40 mill. kroner til etablering av bomstasjoner i Gjerstad og Grimstad i 2001. Bompengeselskapet gis gjennom proposisjonen tillatelse til å oppta lån for bygging av bomstasjoner med nødvendig utstyr til innkreving.

Det er forutsatt to betjente bommer på E18, henholdsvis nord og sør i fylket. Bomstasjonen i nord legges på Østerholtheia i Gjerstad kommune. I sør lokaliseres bomstasjonen på E18 ved Svennevig i Grimstad kommune, nær kommunegrensen til Lillesand. Når ny

E18 Nørholm-Gaupemyr/Tingsaker står ferdig, flyttes bommen til ny E18.

Det er opprettet et lokalt bompengeselskap "Aust-Agder Vegfinans as", som Vegdirektoratet vil inngå avtale med i tråd med standardavtalen. Selskapet er heleid av fylkeskommunen.

Bompengeneinnkrevningen forutsettes startet opp høsten 2001, med betaling i begge retninger i hver bomstasjon. Stasjonene tar avgift hele døgnet.

Trafikkforutsetningene og andre forutsetninger går nærmere fram av kap. 4.3 i proposisjonen.

Aust-Agder fylkesting har i sitt vedtak i saken akseptert at det stilles fylkeskommunal garanti for nødvendige låneopptak.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet ser utbygging av ny E18 gjennom Aust-Agder som en viktig oppgave med betydning for bl.a. næringsliv og trafikksikkerhet. Utbyggingen inngår som en del av departementets strategi for forbedring av stamvegnettet.

Samferdselsdepartementet legger vekt på den lokale viljen til innkreving av bompenger for å delfinansiere og forsere motorvegutbyggingen i fylket. Det er full lokal oppslutning om å gjennomføre både utbygging av nye motorvegstreknings, gjøre nødvendige tiltak langs dagens E18 og tilrettelegge for kollektivtrafikken (knutepunktutvikling).

Samferdselsdepartementet legger vekt på de prioriteringer av utbyggingsstreknings som er gjort lokalt, og foreslår - i tillegg til trafikksikkerhetstiltak langs dagens E18 - gjennomføring av parsellen Brokelandsheia-Vinterkjær i perioden 2002-2005 og utbygging av strekningen i vestregionen (Øygardsdalen-Dyreparken). Det er neppe rom for igangsetting av alle parsellene som inngikk i den lokale behandlingen innenfor bompengeperioden.

Departementet går inn for at tilskudd til jernbaneutbygging foreløpig tas ut av utbyggings- og finansieringsplanen, da ny Grenlandsbane ikke er prioritert i Nasjonal transportplan 2002-2011. Det settes av 25 mill. kroner innenfor rammen av finansieringsplanen til tiltak langs E18 som kan bidra til å styrke kollektivtrafikken.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ole. Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at arbeidet med opplegget for delvis bompengefinansiering av E18 i Aust-Agder er tidligere omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Flertallet viser for øvrig til omtale av utbygging av E18 i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Flertallet viser videre til at utbygging av E18 i Aust-Agder er gitt høy prioritet i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Flertallet legger til grunn at utbyggingen av ny E18 gjennom Aust-Agder er av stor betydning for trafikksikkerheten langs stamvegen og for næringslivets transportbehov.

Flertallet har merket seg Aust-Agder fylkeskommune har gitt sin tilslutning til bompengeprojektet, og at de berørte kommuner er positive til prosjektet. Det er lokal oppslutning om å gjennomføre både utbygging av nye motorvegstreknings, gjøre nødvendige tiltak langs dagens E18 og tilrettelegge for kollektivtrafikken gjennom knutepunktutvikling.

Flertallet slutter seg til at det kan settes av 25 mill. kroner innenfor rammen av finansieringsplanen til tiltak langs E18 som kan bidra til å styrke kollektivtrafikken gjennom at det tilrettelegges for av- og påstigning for buss tilknyttet de nye kryssområdene.

Flertallet har merket seg at den totale investeringsramme for bompengepakken er på 2 110 mill. kroner i 15-årsperioden. Flertallet vil peke på at det er stor usikkerhet knyttet til kostnadene som følge av uavklart valg av standard for flere av parsellene. Flertallet viser til at dette først vil bli avklart når de nye stamvegnormalene blir gjort gjeldende. Dette kan medføre standardheving på flere av prosjektene som vil øke utbyggingskostnadene. Flertallet legger derfor til grunn at endelig kostnadsoverslag og tilgjengelige økonomiske midler vil være avgjørende for hvor mange prosjekter som kan gjennomføres i bompengeperioden.

Flertallet vil understreke at før et prosjekt kan tas opp til bevilgning stilles det som vanlig krav til en kostnadsusikkerhet på +/- 10 pst.

Flertallet forutsetter at departementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til anleggsstart, prioriteringer, endelig valg av dimensjonering og kostnadsoverslag i de årlige budsjettene.

Flertallet slutter seg til departementets forslag rabattbruk og opplegg for betalingsfritak for gjennomgangstrafikken.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra SV, slutter seg til at en eller flere av parsellene på strekningen Øygardsdalen-Dyreparken kan bygges på bakgrunn av en OPS-organisering.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til at tilskudd til jernbaneutbygging foreløpig tas ut av utbyggings- og finansieringsplanen, på grunn av at ny Grenlandsbane ikke er prioritert i Nasjonal transportplan 2002-2011.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, viser til at E18 gjennom Aust-Agder utgjør 110 km av stamveggrute 7 mellom Oslo og Kristiansand, som er den viktigste transportforbindelse mellom Østlandet og Sørlandet.

Disse medlemmer viser til at for næringsliv og sysselsetting har ruten stor betydning som bindeledd mellom landsdeler, regioner og Kontinentet.

Disse medlemmer vil videre peke på at om lag 90 pst. av befolkningen i fylket bor innen 30 minutters kjøreavstand fra E18.

Disse medlemmer er enig i de utbyggingsplanene som proposisjonen tar for seg, men er negativ til at utbyggingen skal finansieres ved innkreving av bompenger.

Disse medlemmer støtter i så henseende uttalelsene fra Norges Automobilforbund, og vil gå imot forslaget om å innføre bompenginnkreving til delvis finansiering av strekningen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til sine merknader i innstillinga for Nasjonal transportplan vedr. OPS-organisering.

Dette medlem viser til de mulige standardendringer som kan føre til økte utbyggingskostnader og som kan forlenge utbyggingsperioden ut fra tilgjengelige midler. Det kan løses gjennom økte bompengesatser.

Dette medlem viser til at tilskudd til utbygging av Grenlandsbanen tas ut av utbyggings- og finansieringsplan. Dette er en konsekvens av den manglende vilje til jernbanesatsing fra Stortingets flertall. Når modernisering av Vestfoldbanen går på lunk og utbygging av Eidangertunnelen ligger langt fram i tid, medfører det at sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ikke er aktuell i overskuelig framtid.

Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiert utbygging av deler av E18 i Aust-Agder. Vilåårene går fram av St.prp. nr. 30 (2000-2001) og Innst. S. nr. 121 (2000-2001).
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 9. februar 2001

Oddvard Nilsen
leder

Ola Røtvei
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær