



Innst. S. nr. 15

(2003-2004)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.prp. nr. 78 (2002-2003)

Innstilling fra samferdselskomiteen om utbygging av E18 Kopstad - Gulli i Vestfold med delvis bompengefinansiering og endret opplegg for utbygging av deler av rv 4 i Oppland

Til Stortinget

1. OM UTBYGGING AV E18 KOPSTAD - GULLI I VESTFOLD

1.1 Sammendrag

Samferdselsdepartementet fremmer i proposisjonen forslag om utbygging av prosjektet E18 Kopstad - Gulli i Vestfold med statlige midler og delvis bompengefinansiering.

Utbyggingen av E18 i Vestfold til firefelts veg er omtalt for Stortinget ved flere anledninger, seinest i St.prp. nr. 1 (2001-2002).

E18 mellom Oslo og Kristiansand er en av de viktigste stamvegstrækningene i Norge. Rutas betydning er stor både for befolkningen og næringslivet.

E18 er utbygd til sammenhengende firefelts veg fra Eik i Buskerud til Kopstad i Vestfold. E18 videre sør-øst i Vestfold er høytrafikkert, og standarden er ikke tilpasset trafikkmengdene.

Det er i perioder kapasitetsproblemer på strekningen mellom Kopstad og Larvik, og det skjer mange alvorlige ulykker på strekningen. Videre påføres randbebyggelsen langs E18 betydelige miljølemper. Nye firefelts strekninger gjennom fylket vil gi store framkommelighets- og trafikksikkerhetsgevinster for trafikantene.

Ved å erstatte dagens tofelts veg med firefelts veg forventes det 70-90 pst. nedgang i personskadeulykkene, med størst reduksjon for de alvorlige ulykkene. I tillegg vil miljøforholdene for lokalbefolkningen bli vesentlig bedret ved at den nye vegen legges utenom bebyggelsen.

Prosjektet Kopstad-Gulli omfatter bygging av 12 km firefelts veg mellom Kopstad ved avkjøringen til Horten og Gulli ved avkjøringen til Tønsberg.

I tråd med Vegdirektoratets forslag og den eksterne kvalitetssikringen legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 1 500 mill. kroner og en kostnadsramme på 1 650 mill. kroner. I rammene inngår 72 mill. kroner som bompengeselskapet har forskottet til planlegging, prosjektering, grunnerverv og andre forberedende arbeider. Disse midlene skal refunderes med bompenger fra bompengoordningen i nordfylket etter at den planlagte takstøkningen er trådt i kraft.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag 1 080 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til - 0,5. Det er en svakhet ved kost-/nytte-beregningene ved slike parsellvise utbygginger. E18 i Vestfold må betraktes som et helhetlig transportsystem. Kost-/nytte-beregningene for enkeltparseller vil bl.a. være avhengig av utbyggingsrekkefølge.

I finansieringsplanen foreslås lagt til grunn 680 mill. kroner i statlige midler og 820 mill. kroner i bompenger.

Samferdselsdepartementet legger i tråd med de lokale vedtakene til grunn delfinansiering av E18 Kopstad - Gulli gjennom et utvidet innkrevingsopplegg i eksisterende bomstasjoner i Sande, jf. pkt. 1.4 i proposisjonen. Bomstasjonsplassering og bompengelopplegg er nærmere omtalt i pkt. 1.6 i proposisjonen. Det legges til grunn takstøkninger i bomstasjonene på E18 og forlenget innkrevingsperiode i bomstasjonene både på E18 og rv 313, fra om lag 11 år til nærmere 15 år. Departementet vurderer det som akseptabelt med takstøkning i de årene byggingen pågår, da økningen er relativ lav og vil bidra til en raskere nedbetaling av prosjektet Gutu - Kopstad, der bilistene allerede har nytte av 33 km ny firefelts veg.

Samferdselsdepartementet legger til grunn anleggsstart høsten 2004 med fullføring i 2007. Departementet

vil komme tilbake til dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2004.

Sande kommune har i sitt vedtak stilt krav om kompensasjon for forlengelse av innkrevingsperioden i bomstasjonen på rv 313. Samferdselsdepartementet finner det ikke riktig å gi kompensasjon til lokale myndigheter for eventuelle ulemper ved en ordning som de selv ønsker. Departementet viser i den forbindelse til St.meld. nr. 46 (1999-2000) der dette drøftes. Dersom det skal gjennomføres tiltak i Sande kommune, må dette eventuelt være infrastrukturtiltak på riksvegnettet som prioriteres innenfor fylkesfordelt ramme til Vestfold.

Det vil videre være behov for å bygge ut strekningen Langåker - Bommestad. Denne strekningen er tofelts veg, mangler fysisk skille mellom kjøreretningene og har flere farlige kryss og avkjørsler. Miljølempene er betydelige. Når det gjelder gjennomføring av prosjektet, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til dette i forbindelse med Nasjonal transportplan som legges fram i vårsesjonen 2004. Departementet vil i denne forbindelse også komme tilbake til gjennomføring av rv 303 i Larvik.

Samferdselsdepartementet forutsetter at dersom Stortinget gir sin tilslutning til den foreslåtte finansierings- og utbyggingsplanen, vil det bli inngått ny avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med standardavtalen.

1.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Frøyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, vil understreke viktigheten av at strekningen Kopstad – Gulli på E18 i Vestfold blir bygget ut til firefelts motorveg. Utbyggingen vil bidra til å bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på denne tungt trafikkerte strekningen.

Flertallet støtter Regjeringens forslag til utbygging av strekningen Kopstad – Gulli.

Flertallet har merket seg at det tas sikte på at hele E18 gjennom Vestfold på sikt skal bygges ut til firefelts motorveg. Når det gjelder de gjenstående parsellene på strekningen Gulli – Telemark grense, vil flertallet komme tilbake til framdrift og prioritering av disse i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015 som Stortinget skal behandle i vårsesjonen 2004.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, viser til Fremskrittspartiets merknader i Nasjonal transportplan 2002-2011.

Disse medlemmer viser til at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i over 44 mrd. kroner, mens bevilget til riksveger over statsbudsjettet til veg-

drift, vedlikehold og investeringer er kun på ca. 12 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets forslag om en økning i Nasjonal transportplan til vegsektoren for perioden på 46 mrd. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"E18 i Vestfold på strekningene Kopstad-Gulli (Horten-Tønsberg) bygges ut i samsvar med Regjeringens forslag i St.prp. nr. 78 (2002-2003). De økte utgiftene dette medfører, bevilges over statsbudsjettet, uten endringer i bompengepolettet."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, viser til at bygging av delvis trefelts veg med midtdeler ikke er utredet for strekningen. Disse medlemmer viser til brev fra samferdselsministeren som skriver at en trefelts veg med midtdeler, i likhet med en firefelts veg vil eliminere de fleste møteulykkene. En trefelts veg med midtdeler vil også være mindre kostbar enn en firefelts motorveg.

Disse medlemmer viser til de negative konsekvensene byggingen av firefelts motorveg nord i Vestfold har hatt på trafikkutviklingen. I 2002 gikk trafikkveksten på strekningen opp med hele 7 pst., mens passasjerantallet på Vestfoldbanen sank betraktelig. Disse medlemmer vil understreke at den aktuelle strekningen befinner seg i en korridor hvor toget har sine naturlige konkurransefortrinn.

Disse medlemmer registrerer at det ikke er avsatt midler til bygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen i forbindelse med statsbudsjettet for 2004, og med Regjeringens investeringstakt på jernbanelinjen vil meget samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter som Barkåker – Tønsberg, Holm – Nykirke og Eidanger-tunnelen ikke bli realisert.

Disse medlemmer vil understreke at summen av en kostnadskreven utbygging av firefelts motorveg, og ingen satsing på jernbane i denne korridoren, gjør at vegtrafikken vil øke, og togtrafikken bli skadelidende. Denne utviklingen vil føre til økt forurensning og økte utslipp av farlige klimagasser.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med utredningen av en delvis trefelts veg med midtdeler på strekningen Kopstad - Gulli, og en plan for utbedring av jernbanelinjen på Vestfoldbanen som vil gjøre toget konkurransedyktig."

2. ENDRA OPPLEGG FOR UTBYGGING AV DELAR AV RV 4 I OPPLAND

2.1 Sammendrag

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 74 (2000-2001) godkjende Stortinget delvis bompengefinansiert utbygging av fase 1 av rv 4 i Oppland, som inkluderer strekningane Reinsvoll - Hundalen og Lygna N -

Einavoll samt bygging av bomstasjonar. Det vart lagt til grunn at utbygginga skulle skje parallelt med bompenggeinnkrevjinga og at eit eventuelt låneopptak ville vere av avgrensa storleik. Fase 2 av utbygginga er nærare omtalt i St.prp. nr. 74 (2000-2001).

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram eit forslag til endra opplegg for finansiering av fase 1 av den planlagde utbygginga av rv 4 i Oppland.

Bakgrunnen for dei foreslåtte endringane er at reduserte bompenggeinntekter og auka kostnader vil føre til urasjonell anleggsdrift, høgare kostnader og samfunnsøkonomiske tap som følgje av forseinka opning av anlegget dersom opplegget som blei vedtatt gjennom Stortinget si behandling av St.prp. nr. 74 (2000-2001) blir lagt til grunn. Det nye kostnadsoverslaget utgjer ein auke på 101 mill. kroner (33 pst.) i forhold til opprinneleg kostnadsoverslag i St.prp. nr. 74 (2000-2001), høvesvis 304 og 405 mill. kroner.

Det endra opplegget er i tråd med forslag frå ei arbeidsgruppe med representantar frå Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune og Gjøvik og Vestre Toten kommunar.

Forslaget går ut på å endre bompenggeordninga frå parallell utbygging og innkrevjing til utbygging med låneopptak og etterskotsinnkrevjing av bompengar. Samferdselsdepartementet viser til at trafikkavvisinga ved bomstasjonen er på nærare 50 pst., mot føresett 15 pst., samt problema dette har skapt på tilliggande vegnett. Den etablerte bomstasjonen på rv 4 ved Breiskallen blir derfor opna for gratis passering frå og med 1. juli 2003 og ut byggeperioden.

Når prosjektet Reinsvoll - Hunndalen blir opna for trafikk i løpet av 2006, startar etterskotsvis innkrevjing i bomstasjonane på gammal rv 4 ved Breiskallen og ny rv 4 ved Grøndalen. Takstnivået blir som i eksisterande ordning, justert for prisstigning. Innkrevjingsperioden etter dette opplegget er føresett å auke til totalt 9 år.

Det skal iverksetjast nødvendige tiltak på fylkesvegar og kommunale vegar som sikrar at trafikkavvisinga ikkje blir større enn 15 pst. når bompenggeinnkrevjinga startar opp att. Samferdselsdepartementet har merka seg at kommunane har teke på seg ansvaret for å gjennomføre dei tiltaka som blir funne nødvendige på det kommunale vegnettet.

Vidare har departementet merka seg at Oppland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for ei gjeld avgrensa til 320 mill. 2003-kroner og akseptert ei ordning med inntil 65 mill. kroner i refusjon på vilkår innafor fylkesfordelt investeringsramme til Oppland for perioden 2006-2015.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at det er lokal tilslutning til forslaget til endra bompenggeordning og at prosjektet framleis er samfunnsøkonomisk lønsamt. Departementet sluttar seg derfor til det foreslåtte finansieringsopplegget. Departementet er enig i Vegdirektoratet sitt forslag om at staten tek ein større del av kostnadene enn det som blei lagt til grunn då Stortinget behandla St.prp. nr. 74 (2000-2001), ved at den statlege delen av finansieringa blir auka frå 47 til 53 pst.

Samferdselsdepartementet føreset at fylkeskommunen legg til rette for å følgje opp finansieringsplanen gjennom prioritering av statlege midlar til prosjektet Reinsvoll - Hunndalen innafor fylkesfordelt investeringsramme i 2004 og 2005. Føresette statlege løyvingar etter 1. januar 2006, eksklusive eventuell refusjon på vilkår, skal finansierast innafor stamvegramma.

2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil vise til at Stortinget i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 74 (2001-2001), jf. Innst. S. nr. 296 (2000-2001), har godkjent en delvis bompenggefinansiering av utbyggingen av rv 4 gjennom Oppland.

På bakgrunn av inntektssvikt og kostnadsøkninger foreslår Regjeringen endringer i bompenggeordningen. Disse endringene er i samsvar med lokale myndigheters ønsker.

Flertallet støtter Regjeringens forslag til endringer i bompenggeordningen.

Komiteen forutsetter at fase 2 i utbyggingen av rv 4 blir realisert som skissert i St.prp. nr. 74 (2000-2001) og som Stortinget har sluttet seg til.

Komiteen viser således til følgende omtale i St.prp. nr. 74 (2000-2001):

"Departementet understreker betydningen av å se de to fasene i sammenheng. Det vises i denne forbindelse til at dette har vært en viktig forutsetning ved den lokale behandlingen av saken. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med et endelig forslag om innkreving av bompenger til utbygging av fase 2 som egen sak. Det forutsettes her en helhetlig vurdering av investeringene i korridoren."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til St.prp. nr. 74 (2000-2001), jf. Innst. S. nr. 296 (2000-2001) om utbygging av rv 4 og videre St.prp. nr. 67 (2002-2003), jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003) der rv 4 fikk status som stamveg fra Bjørvika i Oslo til Mjøsbrua (E6xrv 4)

Disse medlemmer vil peke på at vegen har en betydelig trafikk med en ÅDT som er helt opp mot 43 000 kjøretøyer, og at vegen har en usammenhengende vegstandard fra firefelts i Oslo til tofelts med kryssing i plan. Fase 1 mellom Gjøvik og Reinsvoll har en dårlig standard i forhold til trafikk tettheten som er på om lag 10 000 ÅDT. Bygging av fase 1 vil medføre en betydelig reduksjon av trafikkulykker, støy og forurensning da nyvegen vil gå utenom Raufoss sentrum.

Disse medlemmer vil foreslå at rv 4 bygges ut i henhold til St.prp. nr. 78 (2002-2003), men med bompenggeinnkreving på ny trasé på rv 4.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til gjennomføring av fase 1 av riksveg 4 i Oppland, og med bompenggeinnkreving på ny trasé på rv 4. Videre får bompengeselskapet ansvar for å ta opp og

administrere forutsatte lån. Vilkårene for det reviderte bompengelopplegget går fram av St.prp. nr. 78 (2002-2003) og Innst. S. nr. 15 (2003-2004). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ny avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen."

Disse medlemmer er enig med departementet at fase 1 og fase 2 bør ses i sammenheng. Disse medlemmer er kjent med at det også i fase 2 vil være store forbedringer både i trafikksikkerhet, miljø og forurensing da nåværende veg gjennom Gran sentrum også har en ÅDT på hele 10 000 kjøretøyer.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

E18 i Vestfold på strekningen Kopstad-Gulli (Horten-Tønsberg) bygges ut i samsvar med Regjeringens forslag i St.prp. nr. 78 (2002-2003). De økte utgiftene dette medfører, bevilges over statsbudsjettet, uten endringer i bompengelopplegget.

Forslag 2

Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til gjennomføring av fase 1 av riksveg 4 i Oppland, og med bompengeneinnkreving på ny trasé på rv 4. Videre får bompengeselskapet ansvar for å ta opp og administrere forutsatte lån. Vilkårene for det reviderte bompengelopplegget går fram av St.prp. nr. 78 (2002-2003) og Innst. S. nr. 15 (2003-2004). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ny avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med utredningen av en delvis trefelts veg med midtdeler på strekningen Kopstad - Gulli, og en plan for utbedring av jernbanelinjen på Vestfoldbanen som vil gjøre toget konkurransedyktig.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet for forslag 1, og Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet for forslag 2.

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

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av E18 på strekningen Kopstad - Gulli. Vilkårene går fram av St.prp. nr. 78 (2002-2003) og Innst. S. nr. 15 (2003-2004). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
2. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til gjennomføring av fase 1 av riksveg 4 i Oppland. Videre får bompengeselskapet ansvar for å ta opp og administrere forutsatte lån. Vilkårene for det reviderte bompengelopplegget går fram av St.prp. nr. 78 (2002-2003) og Innst. S. nr. 15 (2003-2004). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ny avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 23. oktober 2003

Petter Løvik
leder

Thore A. Nistad
ordfører