



Innst. S. nr. 107

(2004-2005)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.prp. nr. 33 (2004-2005)

Innstilling fra samferdselskomiteen om gjennomføring av E18 Grimstad-Kristiansand som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Innledning

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging av ny E18 Grimstad-Kristiansand. Prosjektet omfattar bygging av 38 km firefelts veg frå Øygardsdalen i Grimstad til Rona i Kristiansand.

Heile strekninga frå Grimstad til Kristiansand sentrum/Gartnerløkka vil med dette få firefelts veg, og 74 av 110 km av E18 i Aust-Agder vil få fullgod standard.

Ein får då kopla saman tofeltsstrekninga mellom Arendal og Grimstad og firefeltsstrekninga inn mot Kristiansand sentrum med ein tidsmessig og trygg veg. Vegen får ei breidd på 20 m og midtrekkverk. I tillegg vert det bygd 8 km gang- og sykkelveg i tilknytning til lokalveggar, sideveggar og eksisterande E18.

Det vert lagt til rette for kollektivtrafikk ved at det vert etablert haldeplassar i dei nye kryssområda. Det er føresett at ekspressbussar vil nytte ny E18.

Det er venta at om lag 80-90 pst. av trafikken på eksisterande E18 mellom Øygardsdalen og Dyreparken vert overført til ny E18. På strekninga forbi Lillestrand vil overføringa bli noko lågare på grunn av eit større innslag av lokaltrafikk.

Reguleringsplanar for heile strekninga vart godkjente i 2003 og 2004.

E18 mellom Oslo og Kristiansand er ei av dei viktigaste stamvegstrekingane i Noreg. Ruta er viktig både for dei som bur langs vegen, næringslivet som bindeledd mellom verksemder og marknader, og turismen. Strekninga mellom Grimstad og Kristiansand er av dei

høgast trafikkerte i Agder-fylka. Sjølv om det dei seinare åra er gjennomført tiltak for å betre trafikktryggleiken, utgjer strekninga framleis eit trafikktryggleiksproblem. Den høge trafikkmengda fører til miljøulempar for dei som bur langs vegen, og tofeltsstandard, saman med redusert fartsgrense og dårleg kurvatur, fører til dårleg framkommelegheit.

Samferdselsdepartementet legg opp til at strekninga frå Øygardsdalen ved Grimstad til Rona i Kristiansand vert bygd som firefelts veg, noko som er i samsvar med stamvegnormalane. Erfaringar frå same type vegar medfører at ein kan vente ein nedgang i personskadeulykkene på om lag 80 pst., med størst reduksjon i dei alvorlege ulykkene.

Kostnader og nytte

Utbygginga er kostnadsrekna til om lag 3 000 mill. kroner (2004-kroner), fordelt med 2 700 mill. kroner på den 33 km lange strekninga Øygardsdalen-Dyreparken og 300 mill. kroner på den 5 km lange strekninga Dyreparken-Timenes-Rona.

Med omsyn til at prosjektet blir delvis bompengefinansiert og ei diskonteringsrente på 8 pst. er samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) rekna til om lag ÷570 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til ÷0,2 basert på ei tradisjonell gjennomføring. Internrenta for heile prosjektet er rekna til å vere om lag 6 pst.

Bompengeordning og finansieringsplan

Utbygging av ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 side 241, og i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Strekninga Øygardsdalen-Dyreparken inngår i Aust-Agderpakka, jf. St.prp. nr. 30 (2000-2001) Om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av E18 i Aust-Agder, og er foreslått finansiert ved ei vidareføring av dette bompengeopplegget.

På grunn av reduserte bompenginntekter og auka kostnader som følgje av utbygging til firefelts veg, er det lagt opp til å auke bompengeperioden med 5 år og takstane med 20 pst. etter at vegen opnar for trafikk. Etter dette vil dei statlege midlane utgjere 55 pst. av totalramma, medan det i den opphavlege finansieringsplanen var føreset at desse berre skulle utgjere 46 pst. Aust-Agder fylkeskommune har gitt si tilslutning til denne endringa av Aust-Agderpakka.

Strekninga Dyreparken-Rona er ikkje med i Aust-Agderpakka og er føreset finansiert med statsmidlar. Departementet vil tilrå at Stortinget vedtek den reviderte finansieringsplanen for Aust-Agderpakka som omtalt i proposisjonen.

Aust-Agderpakka hadde opphavleg ei finansieringsramme på 2 340 mill. kroner. Kostnadsauken som følgje av standardauke frå tofelts til firefelts veg på strekninga Øygardsdalen-Dyreparken, har ført til at det totale behovet for finansiering no er auka med vel 1 000 mill. kroner, til om lag 3 350 mill. kroner. Det totale bompengbidraget frå Aust-Agderpakka blir 1 500 mill. kroner (2004-kroner). Med dette vil både høvet til takstauke og forlenging av bompengeperioden vere utnytta.

Den reviderte finansieringsplanen for Aust-Agderpakka er nærare omtala i kapittel 3.4 i proposisjonen.

Bompengenkrevinga starta opp i november 2001. I samband med oppstart av OPS-prosjektet E18 Grimstad-Kristiansand vil det bli vurdert om det er behov for endringar eller tillegg i avtalen som ligg føre.

Gjennomføring som OPS-prosjekt

Samferdselsdepartementet legg opp til at prosjektet E18 Grimstad-Kristiansand, strekninga Øygarden-Timenes, skal gjennomførast som det tredje og førebels siste av dei vedteke OPS-prøveprosjekta. Føremålet med OPS-prøveprosjekta er å få erfaringar med om ein slik modell kan gi gevinstar ved utbygging, drift og vedlikehald av store vegprosjekt. Departementet legg opp til at prosjektet vert gjennomført på same måte og etter tilsvarende modell som OPS-prosjekta E39 Klett-Bårdshaug, jf. St.prp. nr. 83 (2000-2001), og E39 Lyngdal-Flekkfjord, jf. St.prp. nr. 60 (2001-2002).

Opplegget inneber at eit privat selskap får den samla oppgåva med å projekte, finansiere, bygge, drive og vedlikehalde strekninga frå kryss E18/Rv 404 aust for Øygardsdalen til kryss E18/Rv 41 ved Timenes i minimum 25 år, men med høve til forlenging dersom dette viser seg å kunne gi ein betre verdi på kontrakten for staten. Denne avgrensinga av OPS-prosjektet er gjort for å få eit rasjonelt opplegg i driftsfasen. Strekninga Timenes-Rona vil bli bygd ut samtidig, men vil ikkje inngå i driftsfasen av OPS-kontrakten. Samferdselsdepartementet legg opp til at arbeidet med å realisere prosjektet kan starte omgåande og at kontrakt med OPS-selskapet kan bli inngått i løpet av 2006. Utbygginga vil mest sannsynleg bli ferdigstilt i 2009.

På grunn av storleiken til prosjektet og ein meir rasjonell finansiering, går Samferdselsdepartementet inn for ein jamn tilbakebetalingsprofil på dei årlege vederlaga til OPS-selskapet. Modellen gir OPS-selska-

pet stor fridom til sjølv å velje løysingar så lenge krava i kontrakten med Vegdirektoratet vert følgde. Det er eit mål å plassere risikoen hos den parten som har best føresetnader for å handtere den. Dette inneber at OPS-selskapet vil ta ein stor del av risikoen knytt til opningstidspunkt, utbyggings-, drifts- og vedlikehaldskostnader og finansieringskostnader.

Uvissa i prosjektet er i hovudsak knytt til utviklinga i rentenivå og byggekostnader fram til kontraktsinngåing.

Innkjøpsprosessen

Prosjektet vil bli sett ut på internasjonal konkurranse. Dette OPS-prosjektet vil bli det største vegprosjektet som blir gjennomført som ein kontrakt, noko som gjer det spesielt viktig å få ein effektiv konkurranse.

Samferdselsdepartementet tilrår at Vegdirektoratet set i gang innkjøpsprosessen omgåande etter at det er fatta vedtak i saka.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til de respektive partiers merknader ved tidligere behandling av Aust-Agderpakken, jf. St.prp. nr. 30 (2000-2001) og Innst. S. nr. 121 (2000-2001), og Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) og Innst. S. nr. 119 (2003-2004).

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, vil vise til at prosjektet E18 Grimstad-Kristiansand er et viktig prosjekt som vil ha stor positiv betydning for regionen, næringsliv, bilister og miljøet gjennom en bedre framkommelighet, og ikke minst er det svært viktig for trafikksikkerheten. Denne vegstrekningen har hatt svært stygge ulykkestall. Flertallet har merket seg at prosjektet har en bred lokal støtte.

Flertallet er fornøyd med at Regjeringen har fulgt opp flertallet i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan og de lokale ønsker om å utvide prosjektet fra tofelts veg fra Øygarden-Dyreparken til å bli en framtidsrettet firefelts veg med midtskiller, samtidig med en utvidelse av prosjektet ved å inkludere strekningen Dyreparken-Rona. Resultatet blir firefeltsveg fra Øygarden til Kristiansand.

Flertallet vil også vise til at dette er det største av de tre OPS-prøveprosjektene som hittil er vedtatt. Flertallet vil peke på at OPS-organiseringen innebærer en alternativ organisering av utbygging og drift

av vegprosjekter. Formålet med denne organisering er blant annet bedre kostnadseffektivitet og muligheter for innovasjon. Erfaringer så langt tyder også på at en ofte kan få en raskere framdrift og dermed tidligere ferdigstilling, noe som kommer brukerne til gode.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener en storstilt satsing på firefelts motorveg vil svekke jernbanens konkurranseevne i forhold til veg. Det vil ha negative miljøkonsekvenser. Disse medlemmer vil peke på at satsing på utbedring av stamvegen er nødvendig da denne ikke holder tilfredsstillende kvalitet både når det gjelder framkommelighet og trafikksikkerhet. Dette kan skje gjennom bygging av delvis trefeltsveg med midtrekkverk på trafikkfarlige strekninger.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, støtter Regjeringens forslag når det gjelder gjennomføringen av E18 Grimstad-Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter det konkrete forslag til prosjekt, som det tredje og siste av de vedtatte prøveprosjektene, slik som lagt fram i proposisjonen. Disse medlemmer viser til merknader om saken i tidligere behandlinger av Nasjonal transportplan 2002-2011 og 2006-2015.

Disse medlemmer er skeptiske til bruken av OPS som finansieringsmetode, og er bekymret for den totale utviklingen når det gjelder bruken av OPS som finansieringsløsning for vegprosjekter. Disse medlemmer vil peke på at Stortinget tidligere har forutsatt at gjennomføringen av tre vedtatte prøveprosjekter vil vise hvilke gevinster som ligger i ideen om offentlig privat samarbeid. Kun ved å prøve ut ordningen over noe tid og evaluere den etter hvert, vil man finne ut om ordningen er samfunnsøkonomisk fornuftig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at evaluering av OPS-prøveprosjektene må foregå løpende, og vil be om at evalueringen bl.a. omfatter:

- hvilke elementer i modellen som gir de største innsparingene
- nivået på rentekostnader vurdert opp mot vanlig finansiering og mot en finansiering der staten gir lån til utbygger
- risikodelingen mellom staten og utbygger
- anleggskapasitet i Norge til slike store prosjekter
- konsekvensene av å binde opp statlige midler i et 25-30 års perspektiv.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at gjennomføring av vegbygging som OPS-prosjekter har mange positive elementer i seg, blant annet hurtig og effektiv gjennomføring av pro-

sjektene. Spredning av finansieringen over flere år er et annet positivt bidrag som kan medføre at flere prosjekter kan startes opp samtidig. Slike prosjekter bør tilbakebetales den enkelte entreprenør gjennom at passerte biler blir optisk registrert med påfølgende betaling fra staten. Det foreslåtte prosjektet har som basis at det skal finansieres av bilistene med bompenger, noe disse medlemmer på det sterkeste går imot.

Disse medlemmer understreker at det er en offentlig oppgave å finansiere bygging av riksveger gjennom bevilgninger fra Stortinget. Disse medlemmer vil vise til at denne type prosjekter med forbrukerbetaling kan kun aksepteres der hvor befolkningen med et flertall, gjennom folkeavstemning i de berørte kommuner, har sagt ja.

Disse medlemmer foreslår på denne bakgrunn at prosjektet fullfinansieres med statlige midler og fremmer følgende forslag:

- "1. Stortinget samtykker i at E18 Grimstad-Kristiansand gjennomføres som et OPS-prøveprosjekt.
2. Prosjektet finansieres over statsbudsjettet med betaling per passering basert på optisk lesing.
3. Nedbetalingstiden settes til 10 år fra ferdigstilling."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil på bakgrunn av skepsisen til de allerede vedtatte OPS-prøveprosjektene ikke støtte nye prosjekter med så stor myndighet overført til privat utbygger over så lang tidshorison.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

1. Stortinget samtykker i at E18 Grimstad-Kristiansand gjennomføres som et OPS-prøveprosjekt.
2. Prosjektet finansieres over statsbudsjettet med betaling per passering basert på optisk lesing.
3. Nedbetalingstiden settes til 10 år fra ferdigstilling."

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding blir fremmet av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet.

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

v e d t a k :

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av E18 Grimstad-Kristiansand etter vilkår i St.prp. nr. 33 (2004-2005) og Innst. S. nr. 107 (2004-2005).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå

- revidert avtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga.
3. E18 Grimstad-Kristiansand blir gjennomført som OPS-prøveprosjekt.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 3. februar 2005

Petter Løvik
leder

Anne Berit Andersen
ordfører