



Innst. S. nr. 7

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 78 (2005-2006)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E18 Langåker-Bommestad i Vestfold

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Innledning

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet E18 Langåker-Bommestad i Sandefjord og Larvik kommuner i Vestfold.

E18 er utbygd til firefelts veg i nordre Vestfold, og det pågår utbygging på strekningen mellom Kopstad ved avkjøringen til Horten og Gulli ved avkjøringen til Tønsberg. Denne utbyggingen vil føre til at E18 får sammenhengende firefelt-standard mellom Eik i Buskerud og Tønsberg i løpet av høsten 2007.

For strekningen Langåker-Bommestad har det vært en mer omfattende prosess for å komme fram til enighet om finansieringsopplegg. I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 er videreføring av utbyggingen av E18 gjennom Vestfold for å få sammenhengende firefelts veg høyt prioritert.

I ettertid er det blitt klart at de økonomiske rammene som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015, ikke er tilstrekkelige til å innfri ambisjonen om å fullføre E18-utbyggingen gjennom Vestfold innen utgangen av 2015. Det ble derfor tatt initiativ til å utrede et revidert opplegg for å fullføre utbyggingen til firefelts veg innen utgangen av 2015. I desember 2004 sluttet Vestfold fylkeskommune seg til utredning av et innkrevings- og finansieringsopplegg med helautomatiske antennepunkter i snitt på vegen, basert på det skisserte finansieringsopplegget for mer helhetlig utbygging av lengre stamvegstreknings i

St.meld. nr. 24 (2003-2004). For å unngå ytterligere forsinkelser gikk fylkeskommunen inn for at utbygging av strekningen Langåker-Bommestad startes opp snarest mulig, basert på vedtak i Vestfold og Telemark fylkeskommuner fra januar 2004 om innkreving i to envegs bomstasjonssnitt i søndre Vestfold.

Den lokalpolitiske behandlingen er nærmere omtalt i punkt 4 i proposisjonen.

Det er enighet mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen om å prioritere strekningen Langåker-Bommestad i Sandefjord og Larvik kommuner ved videre utbygging av E18 i Vestfold, selv om dette for en periode vil føre til en mellomliggende strekning med tofelts veg.

Som omtalt i St.prp. nr. 64 (2004-2005) har Samferdselsdepartementet sluttet seg til et opplegg der utbygging av strekningen Langåker-Bommestad blir lagt fram for Stortinget før utredningen om et samlet opplegg for E18-utbyggingen i Vestfold er slutført. Prosjektet skal likevel inngå i det felles opplegget. Dersom det ikke blir tilslutning til et samlet opplegg, skal prosjektet delfinansieres gjennom etterskuddsinnkreving i to envegs bomstasjonssnitt i søndre Vestfold.

For å sikre anleggsstart ved årsskifte 2006/07, er det gitt tillatelse til at bompengeselskapet forskotterer inn til 68 mill. kroner til planlegging og grunnverv samt forberedende arbeider. E18 Langåker-Bommestad er planlagt åpnet for trafikk høsten 2009.

Statens vegvesen oversendte i november 2005 en utredning om innkrevings- og finansieringsopplegg for videre utbygging av E18 i Vestfold til Vestfold fylkeskommune. Det er ventet at det i løpet av juni 2006 vil foreligge fylkespolitiske prinsippvedtak om videre opplegg for E18-utbyggingen, både fra Vestfold og Telemark fylkeskommuner.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en egen sak om et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold når de nødvendige lokalpolitiske avklaringer foreligger.

Omtale av utbyggingen

Prosjektet omfatter bygging av omlag 8 km firefelts veg med 29 meter vegbredde i Sandefjord og Larvik kommuner. Traseen går vest for dagens E18 på hele strekningen. Det skal bygges ny bru over Numedalslågen, samt en om lag 300 meter lang miljøtunnel gjennom et høyddrag omtrent midt på strekningen.

På strekningen Langåker-Bommestad er årsdøgntrafikken om lag 21 000 kjøretøy. På dager med høy trafikkbelastning er det tidvis kapasitetsproblemer med saktegående og stillestående køer mellom Tønsberg og Larvik.

Prosjektet vil bedre både framkommelighets-, trafikksikkerhets- og miljøforholdene på strekningen. Trafikkbelastningen på dagens E18 vil bli vesentlig redusert. Det forventes en reduksjon i antall drepte og skadde på 70-90 pst., med størst reduksjon for de alvorlige ulykkene.

Reguleringsplanen for prosjektet ble godkjent i mai 2002, og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Omregnet til 2006-kroner med den ordinære budsjettindeksen for anleggsarbeid fra 2005 til 2006 blir styringsrammen 1 260 mill. kroner og kostnadsrammen 1 320 mill. kroner. I kostnadene inngår bygging av bomstasjoner samt allerede påløpte utgifter til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag 1,15 mrd. kroner med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til om lag 0,8.

Trafikkgrunnlag

Bompengerekravingen er forventet å føre til en viss trafikkavvisning.

Finansieringsplan (mill. 2006-kroner)

	2002-2005		2006-2009		2010-2015		sum	
	statlige midler	bompenger	statlige midler	bompenger	statlige midler	bompenger	statlige midler	bompenger
E18 Langåker-Bommestad		70		1 110		40		1 220
Bomstasjoner				40				40
Avbøtende tiltak rv 303/fv 256			5		45		50	0
Sum		70	5	1 150	45	40	50	1 260
Statlig refusjon					190	-190	190	-190

Bomstasjonsplassering og bompengeplegg

Dersom det ikke oppnås enighet om et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold, forutsettes det etablert en bomstasjon på E18 og en bomstasjon på fv 256 ved Skolmar i Sandefjord kommune for innkreving fra sørgående trafikk.

For innkreving fra nordgående trafikk forutsettes det etablert en bomstasjon på E18 ved Solum i Larvik kommune.

Det pågår drøftinger med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) om praksisen ved innkreving av bompenger på det sekundære vegnettet (fylkesveger og kommunale

veger) i forhold til EU-direktiv 1999/62/EC (Eurovignettdirektivet). Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens vurdering av at bompengereordningen for E18 Langåker-Bommestad er innenfor reglene i Eurovignettdirektivet. Bompengeplegget er basert på etterskuddsinnkreving. Basisforutsetninger som ellers er lagt til grunn for finansieringsanalysen går fram av punkt 7 i proposisjonen. Med forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til vel 10 år.

Finansieringsplan

I Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 er det ikke forutsatt statlige midler til videre utbygging av E18 i Vestfold i denne fireårsperioden. I finansieringsplanen er det derfor lagt til grunn at utbygging av strekningen Langåker-Bommestad i sin helhet finansieres med bompenger. I tråd med finansieringsplanen som ble lagt fram for Vestfold fylkeskommune i mars 2003, legges det imidlertid til grunn statlig refusjon av 190 mill. kroner i perioden 2010-2015. Dersom det blir tilslutning til et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold, vil de statlige midlene i stedet inngå i finansieringen av denne utbyggingen.

I tråd med finansieringsplanen fra mars 2003 er det foreløpig lagt til grunn inntil 50 mill. kroner fra investeringsrammen til øvrige riksveger i Vestfold til avbøtende tiltak på tilliggende vegnett som følge av trafikkoverføring ved etablering av bomstasjoner ved Skolmar.

Finansieringsplanen, basert på at det ikke blir tilslutning til et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold, framgår av tabellen.

Fylkeskommunal garanti

Vestfold fylkeskommune har i møte i fylkestinget 15. januar 2004 fattet vedtak om fylkeskommunal garanti for et bompengelån på inntil 2 588 mill. kroner. Denne garantien kommer i tillegg til fylkeskommunens garantier for gjeld relatert til E18 i nordre Vestfold og strekningen Kopstad-Gulli.

Avtale

Dersom Stortinget gir sin tilslutning til den foreslåtte finansierings- og utbyggingsplanen for E18 Langåker-Bommestad, vil det bli inngått ny avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og vilkårene i proposisjonen.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevis, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Beate Heieren Hundhammer, fra Sosialistisk Venstreparti, Gjertrud Kjellesvik, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Oddbjørn Vatne, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at videreføring av utbyggingen av E18 i gjennom Vestfold har hatt høy prioritet. Komiteen vil således vise til at prosjektet E18 Langåker-Bommestad vil bedre både framkommelighets-, trafikksikkerhets- og miljøforholdene på strekningen. Utbyggingen vil fjerne en av flaskehalsene på E18 mellom Oslo og Kristiansand, og som er av de viktigste stamvegstrekningene i Norge, med stor betydning for både folk og næringsliv.

Komiteen har merket seg den omfattende prosessen lokalt for å komme fram til enighet om finansieringsopplegg for utbygging av strekningen E18 Langåker-Bommestad.

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold når de lokalpolitiske avklaringer foreligger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er opptatt av at man ikke skal få en unødige lang bompengerperiode.

Flertallet legger også vekt på at hovedregelen om 15 års bompengerperiode er satt for å ha handlingsrom i tilfelle kostnadsøkning eller trafikksvikt. Perioden med 15 års bompengerperiode bør derfor fastholdes, men flertallet vil være åpne for å vurdere dette på nytt dersom utviklingen gjør det nødvendig.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det i proposisjonen er opplyst om at Vestfold og Telemark fylkeskommuner har tatt initiativ til en utredning av et

finansieringsopplegg med sikte på å fullføre utbyggingen av E18 gjennom Vestfold til firefeltsveg innen 2015.

Disse medlemmer er kjent med at begge fylkeskommuner i juni 2006 stilte seg positive til at utbyggingen av E18 til firefelt fra Gulli til Telemark grense skulle bompengefinansieres med flere antennepunkter og baseres på etterskuddsvis innkreving.

Disse medlemmer har merket seg at fylkestinget i Vestfold er bekymret for at høye bomavgifter ved antennepunktene kan medføre stor trafikklekkasje på det øvrige vegnett. For å begrense størrelsen på bomavgiftene stiller disse medlemmer seg positive til Vestfold fylkestings ønske om at den bebudede sak om et samlet opplegg for finansiering av hele E18-utbyggingen, bør baseres på 20 års innkrevningstid. Eventuelle andre forutsetninger i finansieringsopplegget bør også tilstrebe lavest mulig bomavgifter ved antennepunktene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at utbyggingen av E18 fra Oslo til Kristiansand er svært viktig, og at denne strekningen skal ha høy prioritet. Disse medlemmer viser videre til at strekningen E18 Langåker-Bommestad er en viktig del av stamvegnettet mellom Oslo og Kristiansand. Disse medlemmer vil peke på at i perioden fra oktober 2001 og frem til i dag har 4 mennesker mistet livet på strekningen og i tillegg har 81 personer blitt skadet. Disse medlemmer mener derfor at utbyggingen av E18 Langåker-Bommestad er et svært viktig tiltak både for å redusere antallet ulykker. Samtidig har strekningen også en viktig oppgave som transportveg for næringslivet og for pendlere internt i Vestfold fylke, men også mellom Sørlandet og Østlandsfylkene. Disse medlemmer er tilfreds med at man i forslaget legger opp til å bygge en fullstandards firefelts motorveg med 29 meter vegbredde. Disse medlemmer er opptatt av at E18 videre sørøstover i Vestfold, Telemark og Agder også må bygges ut med full firefelts motorvegstandard.

Disse medlemmer har med bekymring merket seg at stadig flere prosjekter finansieres ved bruk av bompenger, og at bompengandelen i prosjektene øker sterkt. Disse medlemmer har også merket seg de siste foreslåtte vegprosjektene er finansiert kun ved bruk av bompenger. Disse medlemmer viser også til at i det foreslåtte statsbudsjettet for 2007 vil innbetalinger fra bompenger for første gang være tilnærmet like stor som statens egen bevilgning til budsjettposten riksveginvesteringer (kap. 1320 post 30). Disse medlemmer viser også til manglende forskrifter for bruk av bompengefinansiering, noe som medfører at bompenger brukes til en rekke formål som ligger langt unna det opprinnelige formålet som er finansiering av veganlegg.

Disse medlemmer mener bruken av bompengefinansiering må stoppes. Disse medlemmer minner om at staten er vegholder og at staten har ansvar for bygging og vedlikehold av riksvegnettet. Disse medlemmer minner også om at bygging av nye

veger er en investering for samfunnet som gir svært god samfunnsøkonomisk gevinst gjennom innsparte drifts- og tidskostnader, reduserte ulykkeskostnader og gjennom reduserte miljøutslipp. Bruk av penger til bygging av ny infrastruktur innenfor samferdselssektoren bør derfor ikke behandles som en del av et årlig budsjett med utgifter og inntekter, men som investeringer som har en varighet og en inntjening for samfunnet gjennom mange år.

Disse medlemmer mener det er nødvendig at Regjeringen snarest legger frem forslag til omlegging av statens budsjett- og regnskapsrutiner slik at det opprettes eget langtidsbudsjett for investering i infrastruktur innenfor samferdselsområdet (veger, jernbane, flyplass og havner).

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag

"Prosjektet E18 Langåker-Bommestad gjennomføres med full statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for at utbyggingen skjer raskere enn vedtatt fremdriftsplan ved bruk av forskottering av statlige midler i påvente av at en egen sak om statlig finansiering legges frem til behandling i Stortinget."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Prosjektet E18 Langåker-Bommestad gjennomføres med full statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for at utbyggingen skjer raskere enn vedtatt fremdriftsplan ved bruk av forskottering av statlige midler i påvente av at en egen sak om statlig finansiering legges frem til behandling i Stortinget.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

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

v e d t a k :

I

Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av E18 Langåker-Bommestad. Vilkårene framgår av St.prp. nr. 78 (2005-2006) og Innst. S. nr. 7 (2006-2007).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. oktober 2006

Per Sandberg
leder

Torstein Rudihagen
ordfører