



Innst. S. nr. 149

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 41 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse.

Fredrikstad kommune har i samarbeid med Statens vegvesen utarbeidet planer for ny rv 108 fra rundkjøring ved Simo til eksisterende rv 108 ved Kråkerøy kirke. Det har ikke lyktes å fullfinansiere hele utbyggingen i denne omgang. Lokale myndigheter har derfor gått inn for en trinnvis utbygging. Prosjektet omfatter et første byggetrinn av rv 108 med blant annet ny bru til Kråkerøy.

Formålet med en ny riksvegforbindelse er å:

- øke beredskapen/tryggheten for befolkningen på Kråkerøy og Hvaler,
- bedre framkommeligheten til Kråkerøy og i sentrum,
- legge grunnlaget for en byutvikling i henhold til vedtatt kommuneplan.

Rv 108 knytter Kråkerøy og Hvalerøyene til Fredrikstad by og fastlandet, via eksisterende tofelts Kråkerøybru. Dette er den eneste vegforbindelsen til øyene som har om lag 11 000 innbyggere og om lag 5 300 fritidseiendommer.

Området med Fredrikstad Mekaniske Verksted (FMV) på Kråkerøy utgjør ett av tre tyngdepunkter i en overordnet byutviklingsplan.

Hovedelementet i første byggetrinn er ny firefelts klaffebri over Vesterelva. Videre inngår bl.a. nytt veg-

system over FMV-området på Kråkerøy. Det er sterke økonomiske interesser knyttet til utbygging av området. Eierne av området har derfor sagt seg villige til å delta i finansieringen av prosjektet med 16 mill. kroner. Det skal bygges gang- og sykkelveger og gjennomføres støytiltak i bygater som får økt trafikk. Det skal bygges to bomstasjoner på Kråkerøy, plassert ved ny og gammel bru i retning sentrum. Utbygd strekning for ny rv 108 utgjør om lag 2,5 km.

Bedre trafikkavvikling i og rundt Fredrikstad sentrum betyr en styrking av bysentra - i tråd med Fredrikstad kommunes byutviklingsplan og Østfolds fylkesdelplan Areal- og Transportplan for Nedre Glomma, der fortetting i bybåndet mellom Sarpsborg og Fredrikstad er ett av hovedgrepene.

Ny bru vil sammen med eksisterende bru åpne for en ringvegsløsning som gjør det mulig å utvikle nye ruteopplegg for kollektivtrafikken.

Omregnet til 2007-kroner blir det lagt til grunn styringsramme 470 mill. kroner og kostnadsramme 500 mill. kroner. Kostnader på 11,5 mill. kroner for bygging av bomstasjoner ved eksisterende og ny bru på Kråkerøy inngår i styringsrammen.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag 90 mill. kroner med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til om lag 0,1.

Den lokalpolitiske behandling er nærmere omtalt i pkt. 3 i proposisjonen. Det er lokalpolitisk enighet om utbygging og finansiering av prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse som et første trinn i utbygging av rv 108 gjennom Fredrikstad.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse sommeren 2007 og åpning for trafikk sommeren 2009. Utbyggingen er forutsatt finansiert med statlige midler, bompenger og private tilskudd. Finansieringsplanen som er lagt til grunn går fram av tabell 4.1 i proposisjonen.

*Forslag til finansieringsplan
(tall i millioner 2007-kroner)*

	2006- 2009	2010- 2015	Sum
Statlige midler	41		41
Private bidrag		16	16
Bompenger	429	-16	413
Sum	470	0	470

Forslaget til finansieringsplan innenfor styringsrammen på 470 mill. kroner innebærer at staten og brukerfinansieringen dekker henholdsvis 9,0 pst. og 91,0 pst. når det private tilskuddet holdes utenfor.

Lokale myndigheter har arbeidet fram en finansieringsløsning som i hovedsak er basert på bompenger. Dette gjør det mulig å få til en raskere realisering av prosjektet enn det som ellers ville vært tilfellet. Departementet har merket seg at det er lagt til grunn 16 mill. kroner i private tilskudd og at det ikke foreligger skriftlige avtaler for hele beløpet. Departementet forutsetter at det før anleggsstart avklares om fylkeskommunen slutter seg til at bompengeselskapet forskotterer det private tilskuddet og at eventuelle reduksjoner i tilskuddet dekkes med bompenger.

Det er i tråd med lokale vedtak lagt til grunn envegs bompengetakster med 15 kroner og 30 kroner i 2004-priser for hhv. lette og tunge kjøretøy. Bompengedelingen vil dele Fredrikstad i to, og beboerne på Kråkerøy og Hvaler vil måtte betale bompenger ved daglige reiser til sitt eget sentrum for arbeid, handel og service m.m. En del av beboerne i kommunen vil således bli relativt sterkt belastet av ordningen. Samferdselsdepartementet slutter seg til Vegdirektoratets forslag om at det innføres betalingstak på maksimum 50 passeringer pr. måned for å dempe den økonomiske belastningen for dem som blir mest berørt. Ut over dette er det forutsatt rabattordninger i tråd med gjeldende takstretningslinjer.

Forutsetninger for finansieringsplanen går fram av pkt. 4.5 i proposisjonen. Med forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 14 1/2 år.

Samferdselsdepartementet har merket seg at en eventuell kostnadsreduksjon eller økt inntjening vil kunne gjøre det aktuelt å ta inn igjen tiltak som ble tatt ut av prosjektet i forbindelse med tilpasninger av første byggetrinn til prosjektets finansieringsevne. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til en eventuell utvidelse av prosjektet.

Det er en forutsetning at bompengeselskapet sikrer et rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i gjeldende avtale og som også er lagt til grunn i finansieringsplanen. Samferdselsdepartementet forutsetter at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengavtalen blir underskrevet.

Garantier

Den fylkeskommunale garantien er godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet ved brev av 6. april 2005. De kommunale garantiene er godkjent av

Fylkesmannen i Østfold ved brev av 28. januar 2005. Garantiene vil først komme til utbetaling dersom bompengeselskapets gjeld ikke blir mulig å håndtere etter at takstene er økt med inntil 20 pst. og innkrevingsperioden er økt med inntil 5 år.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og vilkårene i denne 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, Arne Sortevis og Hanne Dyveke Søttar, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Hellesland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, fung. leder Borghild Tenden, viser til at proposisjonen omfatter forslag til utbygging og finansiering av prosjektet rv 108 ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold, med ny firefelts klaffebru over Vesterelva, nytt vegsystem på Kråkerøy, opprusting av Mosseveien, gang- og sykkelveger og støytiltak der trafikken blir større.

Komiteen vil peke på at rv 108 over Kråkerøybrua er den eneste forbindelsen mellom Kråkerøy/Hvalerøyene og Fredrikstad. Til sammen er det om lag 11 000 innbyggere og over 5 000 fritidseiendommer på øyene. Trafikken til og fra Fredrikstad sentrum over Kråkerøybrua er derfor stor og rushprega. I tillegg er det stor fritidstrafikk, spesielt om sommeren. Brua ligger praktisk talt i Fredrikstad sentrum.

Komiteen viser til at formålet med ny bru er å sikre beredskapen og tryggheten for befolkningen på Kråkerøy og Hvaler. Utbyggingen vil bedre framkommeligheten både til Kråkerøy og i sentrum da den nye brua blir bygd på en annen kant av sentrum slik at trafikken vil fordele seg annerledes. Ny Kråkerøyforbindelse legger også grunnlaget for en styrking av bysentra, og byutvikling på FMV-området på Kråkerøy, i tråd med vedtatt kommuneplan. Komiteen har også merket seg at forbindelsen vil åpne for nye og bedre kollektivløsninger.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil vise til at prosjektet er forutsatt finansiert med bompenger, statlige bidrag og lokale tilskudd.

Flertallet viser ellers til vedtakene i Østfold fylkeskommune, Fredrikstad kommune og Hvaler kommune som viser stor lokal enighet om prosjektet.

Flertallet vil peke på at prosjektet er en del av Østfoldpakka. Fase 1 omfatter utbygging av E18 og E6 gjennom Østfold, samt videreføring av dobbeltsporet jernbane gjennom Østfold med tunnel gjennom Moss. Fase 2 var tenkt å omfatte transportsystemet i Mossregionen, Fredrikstad-/Sarpsborgregionen og Haldenregionen, jf. St.prp. nr. 26 (1999-2000) og Innst. S. nr. 111 (1999-2000). Flertallet vil vise til at det så langt ikke har vært grunnlag for å arbeide fram en samlet fase 2 som skissert i St.prp. nr. 26 (1999-2000).

Flertallet har merket seg at Fredrikstad kommune sammen med Statens vegvesen har utarbeidet mer omfattende utbyggingsplaner for rv 108. Da det ikke har lyktes å fullfinansiere hele utbyggingen nå, har lokale myndigheter gått inn for en trinnsvis utbygging der det omsøkte prosjektet er første trinn.

Flertallet viser til at prosjektet hovedsakelig skal finansieres med bompenger, og at statlige midler og private bidrag tilsvarer 12-13 pst. av den samlede finansieringen. Styringsrammen er på 470 mill. kroner og det er lagt inn forutsetninger for trafikkprognoser, lånerenter og prisstigning. Det er gjennomført utvidet ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Kommunene og fylkeskommunen garanterer for låneopptakene til bompengeselskapet.

Flertallet er tilfreds med at Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet går inn for det lokale forslaget om å sette et tak på betalingen på 50 passeringer per måned, i tillegg til rabattordninger i tråd med gjeldende takstretningslinjer. Dette er viktig for dem som må nytte sambandet mye.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at prosjektet omtalt i proposisjonen er viktig og nødvendig for å bedre trafikkforholdene i Fredrikstad. Formålet med en ny riksvegforbindelse er å øke beredskapen/tryggheten for befolkningen på Kråkerøy og Hvaler, bedre framkommeligheten til Kråkerøy og i sentrum og legge grunnlaget for en byutvikling i henhold til vedtatt kommuneplan.

Disse medlemmer mener likevel at statens oppgaver som vegholder og kommunens arbeid med byutvikling ikke skal betales av innbyggerne gjennom bompenger verken på ny eller gammel Kråkerøybru på rv 108.

Disse medlemmer mener Regjeringen og departementet på denne måten aktivt undergraver stortingsflertallets egne vedtatte forutsetninger for bruk av bompenger til vegutbygging i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004) og St.meld. nr. 24 (2003-2004). Dette flertallet besto av alle partier unntatt Fremskrittspartiet. Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) der det heter:

"Flertallet er positive til Regjeringens forslag om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet."

Og videre:

"Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevningen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etterskuddsinnskrevning skal være hovedregelen."

Disse medlemmer viser til at begge prinsipper brytes i denne saken. Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstemning, slik disse medlemmer mener man bør gjøre.

Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har nedbetalingstid på 15 år og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale i svært lang tid; derfor er det rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger.

Disse medlemmer viser til at det i denne saken er samlet inn hele 22 000 underskrifter mot bruk av bompenger til finansiering av prosjekt. Disse medlemmer har videre merket seg at de lokalpolitiske premisser som tidligere er gitt i saken, at det skulle være minst 50 pst. statlige bidrag og ingen bompenger på gammel bru, er brutt.

Endelig viser disse medlemmer til at for beboerne på Kråkerøy er eksisterende gammel bru og planlagt ny bru eneste forbindelser til sentrum i Fredrikstad kommune. For innbyggerne på Kråkerøy blir derfor innføring av bompenger en ekstra skatt for å kunne gjøre bruk av kommunale og andre viktige tjenester i kommunen og som er lokalisert utenfor Kråkerøy.

Disse medlemmer viser også til at bruk av bompengefinansiering gir brukerne hoveddelen av finansieringen, mens staten, som er vegholder, ofte tar den minste delen. I denne saken er statlig andel 9 pst. og bompengefinansiering hele 88 pst. Av samlet investering på 470 mill. kroner utgjør bompenger hele 413 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at årlige kostnader for bompengeinnkreving er oppgitt til 3,5 mill. kroner. I beregnet nedbetalingsperiode på 14,5 år utgjør samlede innkrevingskostnader hele 50 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at med foreslått finansieringsløsning skal bompengeselskapet ta opp lån, og at lånerenten er oppgitt til 5,5 pst. Dersom beløpet som skal finansieres med bompenger lånefinansieres og nedbetales over 14,5 år, vil samlet rentekostnad bli på ca. 255 mill. kroner (løpende kroner). Dette innebærer at samlede utgifter for bompengebetalerne for å stille 413 mill. kroner til disposisjon for prosjektet, blir på ca. 305 mill. kroner. Samlet må det altså kreves inn ca. 718 mill. kroner når brukerne skal finansiere 413 mill. kroner av prosjektet med bompenger; altså nesten 74 pst. i tillegg til selve finansieringsbidraget. Disse medlemmer mener at en så kostbar finansiering er totalt uakseptabel og unødvendig. Også dette prosjektets finansiering viser etter disse medlemmers vurdering at bruken av bompengefinansiering har løpt løpsk under denne regjeringen og nå er uten styring.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering er å samle støtte for at bompenger

gefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er investering og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning gi mulighet for et nødvendig løft innenfor vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr Avkastningen øremerkes veginvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner ved hjelp av bruk av bompengefinansiering kan "kjøpe seg" høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg "presse" til bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener det derfor er viktig at en slik evaluering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge, uten bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer peker på to mulige tillegg til den åpenbart beste; at staten behandler bygging av veg som investering og nå bygger ut riksvegnettet slik at Norge får en akseptabel vegstandard. En mulig tilleggsløsning er at private kan eie, finansiere, bygge og drive veger mot årlig godtgjørelse fra staten for bruk av vegen; dvs. etter trafikkmåling. En annen mulig tilleggsløsning er at fylkeskommuner og kommuner går sammen om å danne lokale vegselskap som finansierer lokale vegprosjekt, og der deltagerne i vegselskapet nedbetaler lånebeløp og renter i løpet av 20-30 år over sine årlige

budsjetter; altså uten innkreving av bompenger fra innbyggerne.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Utbygging av ny Kråkerøybru på rv 108 som beskrevet i St.prp. nr. 41 (2006-2007) til 470 mill. 2007-kroner, gjennomføres med statlige midler og etter fremdrift som omtalt i saken. Stortinget forutsetter at nødvendig budsjettøkning på kap. 1320 legges inn i revidert nasjonalbudsjett."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Utbygging av ny Kråkerøybru på rv 108 som beskrevet i St.prp. nr. 41 (2006-2007) til 470 mill. 2007-kroner, gjennomføres med statlige midler og etter fremdrift som omtalt i saken. Stortinget forutsetter at nødvendig budsjettøkning på kap. 1320 legges inn i revidert nasjonalbudsjett.

KOMITEENS TILRÅDING

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

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

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

I

Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse. Vilkårene går fram av St.prp. nr. 41 (2006-2007) og Innst. S. nr. 149 (2006-2007).

II

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 20. mars 2007

Borghild Tenden
fung. leder

Irene Johansen
ordfører