



Innst. S. nr. 232

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 60 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Sky–Langangen i Vestfold og Telemark

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Innledning

I proposisjonen legges fram et forslag for utbygging og finansiering av strekningen E18 Sky–Langangen i Larvik og Porsgrunn kommuner.

I tillegg skisseres opplegget for videre utbygging og finansiering av E18 mellom Gulli i Tønsberg og Langangen i Telemark basert på foreløpige kostnader og takstnivåer. Det er lokalpolitisk tilslutning til det framlagte opplegget.

Ny E18 vil bedre fremkommeligheten og redusere transportkostnadene mellom Grenlandsområdet og Vestfoldbyene samt stimulere til vekst og utvikling i regionen.

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 er det høyt prioritert å få videreført utbygging av E18 i Vestfold for å få sammenhengende firefelts veg på hele strekningen mellom Oslo og Telemark. Det foreligger imidlertid ikke tilstrekkelig planavklaring for E18 gjennom Vestfold til at et endelig forslag til finansieringsopplegg for samtlige delstrekninger kan legges fram for Stortinget nå. For å spare tid legges det derfor opp til å fremme finansierings- og utbyggingsopplegg for videre utbygging for Stortinget i flere omganger.

I tråd med lokale vedtak legges det opp til å etablere en automatisk bomstasjon på strekningen i stedet

for to separate envegs bomstasjoner nord og sør for Larvik.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig opplegg for utbygging og finansiering av de øvrige delstrekningene Gulli–Langåker og Bommestad–Sky så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

E18 Gulli–Langangen (samlet utbygging)

Med åpningen av prosjektet Frydenhaug–Eik i Drammen er det sammenhengende firefelts veg mellom Oslo og Gulli ved Tønsberg.

Stortinget ga gjennom behandlingen av St.prp. nr. 78 (2005–2006) sin tilslutning til at utbygging av strekningen Langåker–Bommestad kunne startes opp før utredningen om et samlet opplegg for E18-utbyggingen i Vestfold var sluttført. Prosjektet startet opp i 2007 og åpnes for trafikk sommeren 2009.

Gjenstående utbygging omfatter tre delstrekninger med lengde på om lag 43 km:

- Strekningen Gulli–Langåker på om lag 25,5 km har godkjent reguleringsplan i Stokke og Sandefjord kommuner. Prosjektet omfatter utvidelse til fire felt langs dagens trasé.
- Strekningen Bommestad–Sky på om lag 7,5 km i Larvik kommune har gjennomgått utredning med flere alternative linjevalg. Godkjent kommunedelplan med konsekvensutredning for valgt vegtrasé ventes å foreligge medio 2009. Godkjent reguleringsplan ventes å foreligge våren 2010.
- Strekningen Sky–Langangen på om lag 9,5 km i Larvik kommune har godkjent reguleringsplan og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring.

Det legges foreløpig til grunn kostnader i størrelsesorden 5,9 mrd. 2009-kroner for å bygge firefelts veg på strekningene Sky–Langangen, Gulli–Langåker og Bommestad–Sky. Dette er basert på det rimeligste alternativet for strekningen Bommestad–Sky.

Nærmere om E18 Sky–Langangen

Prosjektet omfatter bygging av om lag 9,5 km firefelts veg med 23 meter vegbredde mellom Sky, like vest for Larvik sentrum, og Langangen som ligger 3 km inn i Porsgrunn kommune i Telemark. Ny trasé er 0,8 km kortere enn dagens E18.

Strekningen Sky–Langangen har i dag to kjørefelt, mangler midtrekkverk og har stedvis noe av den dårligste standarden på E18 mellom Oslo og Kristiansand. Utbygging til firefelts veg vil hovedsakelig gi trafikksikkerhets- og fremkommelighetsgevinster. Det forventes en reduksjon i antall drepte og skadde på om lag 70 pst, med størst reduksjon for de alvorligste ulykkene. Det vil bli bedre trafikkflyt, uten forsinkelser. Dagens E18 opprettholdes som lokalveg og vil fungere som avlastningsveg dersom den nye vegen må stenges midlertidig.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 1 765 mill. 2009-kroner og en kostnadsramme på 1 860 mill. 2009-kroner. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag 90 mill. kroner med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte pr. investert krone (NNB) er beregnet til om lag 0,1.

Den lokalpolitiske behandlingen er nærmere omtalt i kapittel 3 i proposisjonen.

Etter den lokale behandlingen er kostnadsusikkerheten for ulike løsninger på strekningen Bommestad–Sky redusert til å omfatte tunnelengden på aktuell trasé, og beregnet til om lag 200 mill. kroner. I vedtakene aksepterer fylkeskommunene en samlet bomavgift for lette kjøretøy på inntil 68 kroner i 2006-kroner. Omregnet til 2009-prisnivå utgjør dette 81 kroner. Med basis i en samlet utbyggingskostnad på 5,9 mrd. kroner er samlet bomavgift for lette kjøretøy nå 73 kroner i 2009-prisnivå.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har Telemark og Vestfold fylkeskommuner med vedtakene, jf. proposisjonen, sluttet seg til et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av strekningen E18 Sky–Langangen som neste etappe av den videre utbyggingen av E18 mellom Gulli og Langangen innenfor de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en innkrevingsperiode på inntil 15 år i bomstasjonene, med mulighet for inntil fem år forlenget innkreving ved svakere inntjening enn forutsatt.

Trafikkgrunnlag

Tabell 4.1 i proposisjonen viser forventet betalende årsdøgntrafikk (ÅDT) gjennom bomstasjonene i sammenligningsåret 2013 med alle bomstasjoner i drift, sammenlignet med en situasjon uten bompengeneinnkreving. For den generelle trafikkutviklingen er prognosene som ble utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019, lagt til grunn. Dette innebærer at det er lagt til grunn en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på om lag 1 pst.

Totalt sett er det lagt til grunn at endringer i reisevanene og andre årsaker vil redusere trafikkgrunnlaget i bomstasjonene med 5–10 pst. i forhold til en trafikksituasjon uten bompengebetaling. Det er også en viss risiko for manglende registrering og inntektsvinn. Statens vegvesen går derfor inn for at opplegget blir vurdert underveis med sikte på å innføre justeringer/tiltak dersom dette skulle vise seg nødvendig.

Foreløpig finansieringsopplegg for utbygging av E18 på strekningen Gulli–Langangen

Det er tatt utgangspunkt i godkjente reguleringsplaner og foreliggende kostnadsoverslag for strekningene Gulli–Langåker og Sky–Langangen, samt Statens vegvesens forslag til løsning på strekningen Bommestad–Sky. Kostnadene på delstrekningene Gulli–Langåker og Sky–Langangen har en usikkerhet på inntil 10 pst. Så lenge det ikke foreligger godkjent kommunedel- og reguleringsplan på delstrekningen Bommestad–Sky, er det knyttet usikkerhet til kostnadene. Foreløpig er det lagt til grunn en samlet utbyggingskostnad for strekningene Gulli–Langåker, Bommestad–Sky og Sky–Langangen i størrelsesorden 5,9 mrd. 2009-kroner. I kostnadene inngår 90 mill. kroner til avbøtende tiltak på sidevegnettet samt 50 mill. kroner til etablering av bomstasjoner.

Foreløpig finansieringsplan for samlet utbygging går fram av tabell 5.2 i proposisjonen. I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt til grunn 1 950 mill. 2009-kroner i statlige midler til utbyggingen, fordelt med 60 mill. kroner i perioden 2006–2009, 650 mill. kroner i perioden 2010–2013 og 1 240 mill. kroner i 2014–2016.

Med en samlet kostnad på i størrelsesorden 5,9 mrd. kroner, vil de statlige midlene utgjøre om lag 33 pst. Den statlige rammen forutsettes stå fast, selv om det velges en dyrere løsning på strekningen Bommestad–Sky.

I finansieringsopplegget for E18 Gulli–Langangen er det forutsatt etablering av syv automatiske bomstasjoner. Et slikt opplegg vil gi bedre sammenheng mellom nytte og betaling enn det som har vært vanlig ved bompengefinansiering av lengre utbyggingsstrekninger. Det er ikke forutsatt bompengeneinn-

kreving på parallelle veger i de beregninger som er lagt til grunn. Det er lagt til grunn etterskuddsinnkreving av bompenger, og innkrevingen er forutsatt å starte etter hvert som delstrekningene blir åpnet for trafikk. Det er lagt opp til 15 års innkreving i hver bomstasjon.

Det er forutsatt lik takst pr. km på alle delstrekningene. Videre er det lagt til grunn at tunge kjøretøyer (totalvekt over 3 500 kg) skal betale dobbel takst.

Bomstasjonene er basert på AutoPASS-systemet og vil ha tilsvarende teknologiske løsninger som eksisterende bomstasjoner i Oslo, Bergen og Tønsberg.

Et bompengoopplegg med flere automatiske bomstasjoner over en lengre strekning og uten bompenginnkreving på parallellvegnettet er ikke utprøvd tidligere.

Utbyggings- og finansieringsopplegg for E18 på strekningen Sky–Langangen og innkrevingsopplegg for strekningen Langåker–Bommestad

Det er lagt opp til anleggsstart på strekningen Sky–Langangen sommeren 2009. Anlegget er planlagt åpnet for trafikk i løpet av 2012.

Forslaget til finansieringsopplegg på strekningen bygger på det foreløpige finansieringsopplegget for utbygging av E18 på hele strekningen Gulli–Langangen. Dersom det blir lagt til grunn et kostnadsoverslag på 5,9 mrd. kroner for hele utbyggingen, vil styringsrammen for strekningen Sky–Langangen utgjøre om lag 30 pst. av overslaget. Finansieringsplanen for strekningen Sky–Langangen er vist i tabell 6.1 i proposisjonen.

Eventuelle kostnadsoverskridelser skal dekkes slik at kostnadsøkning opp til kostnadsrammen finansieres med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og må følgelig finansieres med statlige midler.

Det må være en forutsetning at bompengeselskapet inngår bindende avtale om en lavere lånerente enn 6,5 pst. for en periode på 10–15 år. Det forutsettes videre at dokumentasjon for et slikt rentenivå foreligger før anleggsstart.

Fylkeskommunal garanti

Vestfold fylkeskommune har fattet vedtak om fylkeskommunal garanti for et bompengelån på inntil 4 500 mill. 2006-kroner til første utbyggingsetappe.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om den foreslåtte finansierings- og utbyggingsplanen for E18

Sky–Langangen, 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, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og John-Ragnar Aarset, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, vil peke på at forslaget om utbyggingen av strekningen Sky–Langangen har vært på lokal høring både i 2006 og 2007, og at fylkestingene i henholdsvis Telemark og Vestfold har fattet vedtak om utbyggingen.

Komiteen vil peke på at dagens trasé på enkelte deler av strekningen har noe av den dårligste standarden på E18 på strekningen mellom Oslo og Kristiansand. Komiteen vil derfor peke på at når utbyggingen av den nye strekningen er bygget ut til firefelts motorvei, vil dette også bety en kraftig forbedring av fremkommeligheten. Samtidig vil utbyggingen også bety svært mye for trafikksikkerheten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peke på at det er lagt opp til anleggsstart på strekningen fra sommeren 2009, og er tilfreds med at tidligere vedtatt fremdrift kan følges.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til takst- og rabattstrukturen som er foreslått og den lokale tilslutningen til denne. Dette flertallet mener det er funnet en enkel og god takst- og rabattstruktur for bompengeprojektene på strekningen, og vil berømme lokale myndigheter for den tydelige tilslutningen til takstnivåene og rabattstrukturen.

Dette flertallet er ellers enig i vurderingene til departementet, og har ingen ytterligere merknader i saken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at lokale myndigheter har vært kritiske til Regjeringens svært høye krav til brukerfi-

nansiering (bompenger) på strekningen, og hadde forventet en langt høyere statlig andel.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Regjeringen i perioden 2005–2006 til og med 2008–2009 aktivt har åpnet for økt andel bompenger i bompengefinansierte prosjekter. Bompenger brukes ikke bare til investering i kollektivtrafikk, men også til drift. Disse medlemmer viser til at under denne regjeringen er bompengefinansiering blitt en av hovedpilarene i statens finansiering av investeringer i samferdselsmessig infrastruktur.

Disse medlemmer mener dette er en uheldig utvikling og helt unødvendig. Norge er rikere enn noen gang tidligere. Disse medlemmer vil vise til at det etter Fremskrittspartiets mening er viktigere enn noen gang at deler av avkastningen av landets formue investeres i innenlands realkapital uten risiko og ikke bare i utenlandske finansmarkeder med svært høy risiko. Disse medlemmer peker på at finanskrisen og den realøkonomiske internasjonale krisen som har rammet globalt og i Norge fra høsten 2008, har vist hvor riktig en slik politikk er.

Disse medlemmer viser til at samlet bompengennbetaling fra bilistene i 2007 var på ca. 4 000 mill. kroner og at innbetalingene i 2009 vil bli på hele 5 990 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at statens egne investeringer til riksveger, oppgitt i kap. 1320 post 30 i statsbudsjettet for 2009, er ca. 6,4 mrd. kroner.

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. Befolkningen i berørte områder blir heller ikke gjort oppmerksom på de store finanskostnadene og de store innkrevingskostnadene som følger med bompengefinansiering, og som også skal betales av bilistene i tillegg til bidraget til finansieringen av selve investeringsprosjektet.

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. Det er derfor rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger. Disse medlemmer har merket seg at de øvrige partiene systematisk avviser bruk av folkeavstemning om slike saker, og lokalt avviser forslag fra Fremskrittspartiets representanter om dette.

Disse medlemmer viser også til at andelen bompenger i prosjekter som bompengefinansieres, øker, mens statens andel reduseres tilsvarende.

Disse medlemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenger brukes til andre formål enn veibygging, og etter regjeringspartiens siste endring av veiloven også til drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer peker også på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengedrag til prosjektets finansiering. I de bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har fremsendt til Stortinget i de tre første sesjonene med unntak av Oslopakke 3, er denne ekstraregningen svært stor; hhv. 1,6 mrd. kroner og 4,2 mrd. kroner i innkreving og rentekostnader. Det innebærer at bilistene i mange tilfeller faktisk må betale mer enn det prosjektene koster å bygge, og samlet sett betaler tilnærmet 100 pst. av det prosjektene koster å bygge.

Disse medlemmer viser til at for Oslopakke 3 alene er innkrevingskostnadene 2,85 mrd. kroner, og av bompengene går 40 pst. av samlet investeringsbeløp til kollektivformål.

Disse medlemmer peker på at i bompengesakene som hittil har vært lagt frem for Stortinget, har de store ekstrakostnadene som bilistene skal betale gjennom bompenger – spesielt finansieringskostnader – vært godt skjult. Disse medlemmer har måttet be om å få oppgitt finansieringskostnadene gjennom spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen.

Disse medlemmer har merket seg statsråd Navarsetes uttalelser i replikkordskiftet da Innst. S. nr. 130 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 31 (2008–2009), ble behandlet i Stortinget 26. februar 2009, sitat:

"Det er heller ikkje slik at Stortinget ikkje er opplyst, eller at lokale styresmakter ikkje er det. Ein veit at gjennom å lånefinansiere bompengeprojekt, får ein finansieringskostnader, til liks med det me får når me byggjer eit hus og lånefinansierer det huset. Eg trur at alle vaksne og oppgåande menneske i Noreg skjønar det. Eg ser ikkje at me unnskår nokon opplysningar, verken til lokale styresmakter, som sjølvsagt har dette med i sine vurderingar, eller til Stortinget. Så kan ein sjølvsagt diskutere forma som dette vart lagt fram i. Det kan me ha ein dialog på."

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet har endret praksis, og nå opplyser tydeligere og åpent om hva samlet bompengedrag utgjør og hva pengene skal brukes til. Disse medlemmer understreker at disse opplysningene også må fremkomme når saker som omhandler bompengefinansiering, behandles på hhv. kommunalt og fylkeskommunalt nivå.

Disse medlemmer viser til at anslag over statens inntekter fra bilbruk i perioden 2010–2019 som er tidsperioden for den nye nasjonale transportplanen som nå er under behandling i Stortinget, vil

være mer enn 700 mrd. kroner. I Regjeringens forslag til NTP 2010–2019 er det foreslått å bruke knappe 219 mrd. kroner til vegformål. I tillegg skal bilistene betale minst 75 mrd. kroner i bompenger. Ubalansen mellom statens inntekter på bilbruk og statens investering til vegformål er omfattende; nesten 500 mrd. kroner. Disse medlemmer mener dette illustrerer og understreker at investering i modernisering av vegnettet i Norge kan og bør skje mye fortere enn det Regjeringen har foreslått og uten bruk av bompenger.

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 bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering.

Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er infrastruktur 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 sammen med bruk av statlige lån gjøre det mulig med nødvendig vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser bl.a. til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

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

Disse medlemmer peker også på omdanning av de statlige fagetatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskaper som kan ta opp statlige lån til lav rente. Med et slikt verktøy kan avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering sikres for samlet utbygging av store prosjekter (prosjektfinansiering), og uten at opplegg for de årlige statsbudsjett endres. Disse medlemmer har med interesse merket seg at det fra ulike fagmiljø og fra enkelte politiske hold etter hvert har vokst frem betydelig interesse for en slik løsning som disse medlemmer her beskriver. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag om dette i Stortinget, som imidlertid er avvist av samtlige andre partier;

- Dokument nr. 8:22 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 115 (2007–2008), Om opprettelse av et statlig veiselskap,
- Dokument nr. 8:27 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 136 (2007–2008), Om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap

og

- Dokument nr. 8:79 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 243 (2007–2008), Om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap.

Disse medlemmer mener det er viktig at en slik evaluering av bruk av bompengefinansiering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompenger.

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet ikke synes å ha en samlet oversikt over bilistenes årlige bompengeinnbetaling i landets operative og vedtatte bompengefinansierte prosjekter og bomringer. Disse medlemmer viser til svar på skriftlig spørsmål 942 (2008–2009).

Disse medlemmer viser videre til at Regjeringens forslag til NTP for perioden 2010–2019 omtaler en rekke prosjekter der liten statlig finansieringsandel forutsettes supplert med stor bompengandel for å få realisert en rekke riksveiprosjekter, uten at det foreligger en samlet oversikt over de nye årlige kostnadene for bilistene. Disse medlemmer viser også til at årlig virksomhet i de mange bompengeselskapene som håndterer innbetalte bompenger fra bilistene, er under tilsyn fra Vegdirektoratet. Det har en rekke år vært rettet til dels svært kritiske merknader til bomselskapenes kostnader og derved forvaltning av disse midlene.

Disse medlemmer har merket seg opplysninger om at EU gjennom det såkalte Eurovignettdirektivet ser ut til å ville tvinge Norge til å redusere rabattene for godstrafikk i bompengefinansierte veganlegg. Disse medlemmer peker på at en slik lav og flat rabattsats vil kunne få stor betydning for prisfastsettelsen i både eksisterende og planlagte vegprosjekt der bompengefinansiering er brukt; både passeringskostnad og innkrevningstid vil kunne øke betydelig. Disse medlemmer peker på at også dette forholdet understreker at bompengefinansiering av offentlig veg i Norge bør opphøre og eksisterende bompengeinnkreving avvikles, slik Fremskrittspartiet lenge har foreslått.

Disse medlemmer viser til at EUs Eurovignettdirektiv 2006/38/EF åpner for at inntil 15 pst. av bompengemidlene kan brukes til å finansiere alternativ infrastruktur som jernbane og innenlandske vannveier som kanaler og elver. Disse medlemmer påpeker at direktivet dessuten åpner for at EU-land ved bompengeinnkreving for kjøretøy over 3,5 tonn, kan inkludere vanskelig kvantifiserbare kostnader knyttet til veitransport, som utgifter knyttet til køer, forurensning, støy, forringing av landskapet, helsekostnader og ulykkeskostnader som ikke dekkes av forsikring. Disse medlemmer viser til artikkel i

Aftenposten 11. mai 2009 der det kommer frem at samferdselsministeren selv har vært i Brussel for å tale Norges sak i Eurovignettsaken, og at resultatet ble at Norge ikke får unntak fra direktivet.

Disse medlemmer mener det er uheldig at nye prosjekter basert på omfattende bompengefinansiering vedtas uten at det er tatt hensyn til pålegg som nå synes å komme fra EU, og som på ulike måter kan endre grunnlaget for bruk av bompengefinansiering betydelig. Disse medlemmer etterlyser informasjon fra Regjeringen til Stortinget om Eurovignett-direktivet og de konsekvenser dette direktivet har for igangværende og planlagte vegprosjekt med bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser i denne forbindelse til sine forslag i Innst. S. nr. 230 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 58 (2008–2009):

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at staten omgående overtar bompengegjeld i eksisterende bompengeselskaper slik at innkreving av bompenger omgående opphører."

"Stortinget ber Regjeringen snarest legges frem egen sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper og for vedtatte, men ikke igangsatte prosjekt der bompengefinansiering inngår basert på at staten overtar eller innløser gjelden."

"Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig vegnett i Norge i løpet av maksimalt 25 år basert på full statlig finansiering."

Disse medlemmer understreker at utbyggingen som omtalt i proposisjonen på E18 på strekningen Sky–Langangen i Vestfold og Telemark, er nødvendig for å gi mer effektiv, sikker og miljøvennlig transportavvikling på E18 i dette området og på E18 totalt. Disse medlemmer er derfor for utbygging og basert på full statlig finansiering.

Disse medlemmer viser til at det omtalte prosjektet inngår i en samlet utbyggingsplan på i alt 5 900 mill. kroner, der 3 950 mill. kroner skal dekkes av bilistene og 1 950 mill. kroner i statlige midler.

Disse medlemmer har merket seg følgende opplysninger i proposisjonen:

"Tabell 5.3 Foreløpig finansieringsplan for samlet utbygging

	2006-2009	2010-2013	2014-2017	Mill. 2009-kr Sum
Statlige midler	60	650	1240	1950
Bompenger	300	4190	-540	3950
Sum	360	4840	700	5900"

og videre:

"Trafikkforutsetningene går fram av kap. 4. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 21 mill. kr.
- Brikkeandel: 80 pst.

Med disse basisforutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til 15 år i hver av bomstasjonene. Bompengene vil også dekke renteutgifter på om lag 4 800 mill. kroner og innkrevingskostnader på 330 mill. kr. Samlet bompengebidrag forventes å utgjøre om lag 9 mrd. kr."

Disse medlemmer peker på at bompenger oppgitt å være 3 950 mill. kroner i samlet finansieringsplan, medfører at bilistene totalt skal betale 9 080 mill. kroner.

Disse medlemmer peker på at dersom totaltallene fordeles forholdsmessig til prosjektet som denne saken gjelder, vil regningen til bilistene i tillegg til 1 165 mill. kroner i finansieringsplanen også

omfatte 99 mill.kr. i innkreving og 1 440 mill. kroner i renteutgifter: samlet 2 704 mill. kroner.

Disse medlemmer har merket seg svaret i brev fra Samferdselsdepartementet datert 27. april 2009, der det fremgår at i de totale kapitalkostnadene på 4 800 mill. kroner inngår også prosjektet Langåker–Bommestad. Disse medlemmer viser til at dette prosjektet er 100 pst. bompengefinansiert, og at investeringsbeløpet er på 1 260 mill. kroner. Det medfører at samlede kostnader for bilistene for en samlet investering på 7 160 mill. kroner blir på 10 340 mill. kroner.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget samtykker i utbygging av E18 på strekningen Sky–Langangen i Vestfold og Telemark slik prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 60 (2008–2009). Stortinget legger til grunn at utbyggingen finansieres fullt ut av staten. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Vegdirektoratet å ta opp nødvendige lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2009."

"Stortinget ber Regjeringen forsere utbyggingen av hele strekningen Gulli–Langangen på E18 og endre finansieringsgrunnlaget til full statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen legge frem ny sak om endret finansiering så snart som mulig."

Helhetlig utbygging

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at hele strekningen Gulli–Langangen burde vært bygget ut som et helhetlig prosjekt, og ikke stykkes opp i parseller.

Disse medlemmer mener at denne parsellvise måten å bygge hovedveier på i Norge, både er fordyrende og fører til store negative konsekvenser for trafikantene.

Disse medlemmer ser imidlertid at slik Regjeringen har håndtert dette, kan det forsinke parsellen Sky–Langangen.

Disse medlemmer viser til erfaring fra tidligere OPS-prosjekt, og mener at en slik organisering vil bety ferdigstillelse på halve tiden.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener derfor primært at hele strekningen burde vært bygget ut som ett offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS-prosjekt).

Disse medlemmer mener imidlertid at de resterende parseller på strekningen Gulli–Sky må bygges ut som ett helhetlig OPS-prosjekt, og at anbudsinnbydelse forberedes og lyses ut så snart som mulig.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Strekningene Gulli–Langåker og Bommestad–Sky på E18 defineres som ett prosjekt, og bygges ut organisert som OPS-løsning, etter mønster fra tidligere realiserede OPS-prosjekt i Norge."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener primært at hele strekningen Gulli–Langangen burde vært bygget ut som ett prosjekt, men gjerne som et offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS-prosjekt), men basert på full statlig finansiering.

Disse medlemmer mener imidlertid at de resterende parseller på strekningen Gulli–Sky må bygges ut som ett prosjekt, basert på full statlig finansiering, og at anbudsinnbydelse forberedes og lyses ut så snart som mulig.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Strekningene Gulli–Langåker og Bommestad–Sky på E18 defineres som ett prosjekt, og bygges ut organisert som OPS-løsning, etter mønster fra tidligere realiserede OPS-prosjekt i Norge.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget samtykker i utbygging av E18 på strekningen Sky–Langangen i Vestfold og Telemark slik prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 60 (2008–2009). Stortinget legger til grunn at utbyggingen finansieres fullt ut av staten. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Vegdirektoratet å ta opp nødvendige lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2009.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen forsere utbyggingen av hele strekningen Gulli–Langangen på E18 og endre finansieringsgrunnlaget til full statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen legge frem ny sak om endret finansiering så snart som mulig.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for

utbygging og finansiering av E18 på strekningen Sky–Langangen. Vilåarene fremgår av St.prp. nr. 60 (2008–2009) og Innst. S. nr. 232 (2008–2009).

II

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. mai 2009

Per Sandberg

leder

Bård Hoksrud

ordfører