



Innst. 178 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 56 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli–Langåker i Vestfold

Til Stortinget

Sammendrag

Det er nå sammenhengende firefelts veg på E18 mellom Oslo og Gulli i Vestfold, ved avkjøringen til Tønsberg.

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av strekningen Gulli–Langåker i kommunene Tønsberg, Stokke og Sandefjord i Vestfold. Det legges opp til anleggsstart på hovedprosjektet Gulli–Langåker sommeren 2011, med åpning for trafikk i 2014.

Det foreligger ikke tilstrekkelig planavklaring for siste utbyggingsetappe på E18 mellom Bommestad og Sky i Larvik til at finansieringsopplegget for strekningen kan legges fram for Stortinget nå.

I proposisjonen gjennomgås opplegget for samlet finansiering av utbyggingen av E18 på strekningene Gulli–Langåker og Bommestad–Langangen, basert på reviderte kostnader og takstnivå.

Omtale av samlet utbygging og utbygging av strekningen Gulli–Langåker

E18 Gulli–Langangen

E18 mellom Gulli i Tønsberg kommune, Vestfold, og Langangen i Porsgrunn kommune, Telemark, er på om lag 50 km, og omfatter følgende fire delprosjekter:

- Langåker–Bommestad (8 km), åpnet for trafikk sommeren 2009, jf. behandlingen av St.prp. nr. 78 (2005–2006)
- Sky–Langangen (9,5 km), åpnet for trafikk sommeren 2012, jf. behandlingen av St.prp. nr. 60 (2008–2009)
- Gulli–Langåker (25,5 km)
- Bommestad–Sky (7,5 km)

Det er foreløpig lagt til grunn et samlet kostnadsoverslag på 6,1 mrd. kroner for utbygging av strekningene Gulli–Langåker og Bommestad–Langangen, basert på Statens vegvesens anbefalte løsning for strekningen Bommestad–Sky. Utbyggingen mellom Langåker og Bommestad inngår ikke i disse kostnadene.

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

Trafikkgrunnlaget for hele strekningen Gulli–Langangen er omtalt i kapittel 4 i proposisjonen. Videre er foreløpig finansieringsopplegg for samlet utbygging av E18 på strekningen Gulli–Langåker og Bommestad–Langangen omtalt i kapittel 5 i proposisjonen.

Det er lagt opp til etterskuddsinnkreving av bompenger i 7 automatiske bomstasjoner mellom Gulli og Langangen.

Tidsrammen for utbyggingen medfører at det vil pågå innkreving i en eller flere bomstasjoner i om lag 21 år, avhengig av når innkrevingen i bomstasjonen på strekningen Bommestad–Sky startes opp.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig opplegg for finansiering og utbygging av den siste strekningen så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Om strekningen E18 Gulli–Langåker

Prosjektet E18 Gulli–Langåker omfatter utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg med 26 m vegbredde over en strekning på 25,5 km. I prosjektet inngår bl.a. bygging av 10 km gang- og sykkelveg langs Raveien og andre trafikksikkerhetstiltak.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet legger i tråd med kvalitetssikringen til grunn i 2010-prisnivå styringsramme på 2 510 mill. kroner og kostnadsramme på 2 630 mill. kroner. I styringsrammen inngår 26 mill. kroner til etablering av fire automatiske bomstasjoner. Videre inngår allerede påløpte utgifter på 65 mill. kroner i 2008 og 2009 til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider. I tillegg inngår 130

mill. kroner som forventes å påløpe i 2010. Prosjektets netto nytte er beregnet til -40 mill. kroner med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til om lag -0,1.

Utbyggings- og finansieringsopplegg for E18 på strekningen Gulli–Langåker

Det er lagt opp til anleggsstart på hovedprosjektet sommeren 2011, med åpning for trafikk i 2014.

Det skal etableres fire automatiske bomstasjoner på strekningen. Når innkrevinger starter, vil i tillegg bomstasjonene på strekningene Langåker–Bommestad og Sky–Langangen være i drift.

Forslaget til finansieringsplan for strekningen Gulli–Langåker er vist i tabellen nedenfor.

Finansieringsplan for Gulli–Langåker

	2006–2009	2010–2013	2014–2019	Sum
Statlige midler	0	120	630	750
Bompenger	65	1 900	-205	1 760
Sum	65	2 020	425	2 510

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

Vestfold fylkeskommune har tidligere fattet vedtak om fylkeskommunal garanti for et bompengelån på 4,5 mrd. 2006-kroner, jf. St.prp. nr. 60 (2008–2009). Dette utgjør om lag 4,9 mrd. 2010-kroner. Maksimal lånegjeld etter utbygging av strekningene Langåker–Bommestad og Sky–Langangen er om lag 3 mrd. kroner. Den maksimale gjelden etter utbygging av strekningen Gulli–Langåker er beregnet til om lag 4,6 mrd. kroner, inkl. første og andre utbyggingsetappe.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne

Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, vil peke på at det har vært et stort lokalt engasjement for å få frem for Stortinget denne utbyggingen av E18 i Vestfold. Komiteen viser i denne forbindelse til behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 der strekningen også ble prioritert høyt. Utbyggingen vil innebære at det vil være sammenhengende firefelts motorvei på E18 fra Oslo til Larvik.

Komiteen vil peke på at det store lokale engasjementet for å få frem denne utbyggingen til Stortinget, også har sammenheng med at denne strekningen er en del av hovedferdselsåren mellom Oslo og Kristiansand og Stavanger. Den aktuelle delstrekningen er nå en av flaskehalsene som gjenstår på strekningen mellom Oslo og Larvik. Komiteen vil videre peke på at når denne strekningen nå blir bygget ut, gjenstår bare parsellen Bommestad–Sky før hele E18 igjennom Vestfold har firefelts motorvei. Komiteen vil peke på at denne utbyggingen er en del av fire delprosjekter på strekningen mellom Gulli i Vestfold og Langangen i Telemark. Komiteen vil peke på at den totale utbyggingen er på ca. 50 km og strekningen Gulli–Langåker er på ca. 25,5 km. Komiteen har merket seg at utbyggingen av Gulli–Langåker skal gjennomføres ved at dagens E18 rehabiliteres og omgjøres til nordgående felt, mens det skal bygges ny sørgående kjørebane.

Komiteen har merket seg at dagens vei har en årsdøgntrafikk på mellom 20 000 og 25 000 biler, og at hastigheten varierer mellom 80 og 90 km/t. I peri-

oder er det noe kødannelse og fremkommelighetsproblemer. Dette gjelder spesielt om sommeren og i utfartshelger. Komiteen mener derfor at utbyggingen vil innebære at kødannelse og andre fremkommelighetsproblemer blir redusert kraftig på E18.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at bygging av midtdelere kan være et fornuftig trafikksikkerhetstiltak, og viser til at det er bygget midtdeler på deler av dagens trasé med godt resultat. Flertallet viser til at denne utbyggingen vil bidra til ytterligere økt trafikksikkerhet, spesielt fordi de siste 10 km av strekningen som i dag ikke har midtdeler, nå får fysisk adskilte kjøreretninger.

Dette flertallet viser til følgende tall fra Trygg Trafikk som viser at Norge sakker akterut i trafikksikkerhetsarbeidet i forhold til våre naboland:

	2007	2008	2009	2010*	Prosentvis endring 07–10*
Sverige	471	397	358	270	-42,7 pst.
Danmark	406	406	303	272	-33,0 pst.
Finland	380	344	279	270	-28,9 pst.
Norge	233	255	212	210	-9,9 pst.
Totalt	1 490	1 402	1 152	1 022	-31,40 pst.

* Tallene for 2010 er foreløpige

Kilde: <http://www.tryggtrafikk.no/?module=Files;action=File.getFile;ID=7894>

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre påpeker at E18 flere ganger har blitt kåret til en av Norges farligste veistreknings, med mange hardt skadde og drepte på veien opp igjennom årene. Disse medlemmer viser også til at det tidligere var mange dødsulykker på E18 i Nordre Vestfold og E6 i Østfold, men at disse strekningene nå er blant de tryggeste veistrekingene i landet etter at disse veiene ble oppgradert til 4-felts motorveier. Disse medlemmer viser til at tilsvarende utbygging på langt flere strekninger kunne ha spart mange liv.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiets fraksjon gikk inn for sammenhengende motorvei på strekningen E18/E39 Oslo–Kristiansand–Stavanger i sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), med full statlig finansiering og null kroner i bompenger. Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiets forslag til motorveistamnett er ryggraden i partiets infrastruktursatsing, og at E18 er blant veiene med aller høyest prioritet. Disse medlemmer ser prosjektet E18 Gulli–Langåker som en del av den nødvendige opprustin-

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at det siden 2002 har blitt bygget midtdelere på ca. 15 km av dagens trasé, noe som har bidratt til en markant nedgang i ulykkene på strekningen. Ved utbyggingen vil trafikksikkerheten ytterligere forbedres. Dette flertallet viser til at trafikksikkerhetsansvarlig i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen, har uttalt at man ved å bygge ut ny firefelts vei reduserer antallet drepte på veien med 80-90 pst. Dette flertallet mener derfor at utbyggingen vil bidra til en kraftig forbedring av både trafikksikkerheten og fremkommeligheten for brukerne av veien.

gen av veinettet i Norge som er viktig for å styrke den langsiktige verdiskapingen, forbedre trafikksikkerheten og redusere miljøulemper. Disse medlemmer ønsker i motsetning til regjeringen full statlig finansiering, og stiller seg avvisende til bompengefinansiering.

Disse medlemmer er glade for at Sosialistisk Venstreparti ikke fikk flertall for sitt forslag om vingeklipping av prosjektet E18 Kopstad–Gulli i Innst. S. nr. 15 (2003–2004).

Disse medlemmer påpeker at utbyggingen av E18 Gulli–Langåker til full firefelts motorvei er et svært målrettet og viktig tiltak for å nå målene i nullvisjonen om 0 drepte og hardt skadde i trafikken. 4-felts motorveier reduserer antallet hardt skadde og drepte i trafikken med hele 80 til 90 prosent. Dette er viktige forhold som gjør utbyggingen svært samfunnsøkonomisk lønnsom når man i tillegg tar med redusert reisetid og økt fremkommelighet som styrker næringslivets konkurransekraft. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sitt representantforslag Dokument 8:149 S (2009–2010), om endringer i beregningsmetode for samfunnsmessig nytte av investeringer i vei og jernbane.

Disse medlemmer viser til at staten ifølge «Bil og vei – statistikk 2010» hentet 46 mrd. kroner fra avgifter på bil i 2009. Disse medlemmer viser til at avgiftsanslagene for 2011 i Prop. 1 LS (2010–2011) innebærer store økninger på blant annet engangsavgift (+3,8 mrd. kroner i forhold til regnskap 2009) og dieselavgift (+1,6 mrd. kroner). Disse medlemmer viser til at Statens vegvesens budsjett for 2011 i Prop. 1 S (2010–2011) bare er 15 mrd. kroner, og at dette dermed utgjør under en tredjedel av det staten henter fra avgifter på bil. Disse medlemmer mener derfor det er urimelig at bilistene i tillegg skal betale bompenger.

Disse medlemmer påpeker at bompenger er en dyr finansieringsløsning. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til statsrådets svar på spørsmål 1 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité vedrørende Prop. 56 S (2010–2011), der det kommer frem at kapitalkostnadene på strekningen Gulli–Langåker vurderes å utgjøre mindre enn 20 pst. av 4,25 mrd. kroner, anslagsvis i størrelsesorden 800 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at det i statsrådets svar også kommer frem at innkrevingskostnadene for 4 automatiske bomstasjoner lokalisert på strekningen, er beregnet å utgjøre 300 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at de 800 mill. kronene i kapitalkostnader og 300 mill. kroner i innkrevingskostnader kommer på toppen av de 1 760 mill. kronene som bompenger bidrar med i finansieringsplanen for Gulli–Langåker, og at dette utgjør et påslag på 62,5 pst. Pengene fra mer enn hver tredje bomplassering går altså til andre ting enn å finansiere veien. Disse medlemmer registrerer at Samferdselsdepartementet legger til grunn et takstnivå på 77 kroner for lette kjøretøy og 154 kroner for tunge kjøretøy, og påpeker at dette for mange bilister vil innebære betydelige merutgifter.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av E18 på strekningen Gulli–Langåker slik det er redegjort for i Prop. 56 S (2010–2011). Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler hvis det er nødvendig for å holde fremdrift i saken, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittpartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av E18 på strekningen Gulli–Langåker slik det er redegjort for i Prop. 56 S (2010–2011). Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler hvis det er nødvendig for å holde fremdrift i saken, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.

Komiteens tilråding

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

Komiteen viser til merknadene og proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli–Langåker etter vilkårene i Prop. 56 S (2010–2011) og Innst. 178 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. februar 2011

Knut Arild Hareide

leder

Bård Hoksrud

ordfører