



Innst. 248 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 63 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv. 80 Løding – Vikan i Bodø kommune i Nordland (Vegpakke Salten fase 2a) og auke av fullmaktsgrensa for forskottering i 2011

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av rv. 80 Løding–Vikan i Bodø kommune.

Rv. 80 er den sentrale trafikkkåra for vegtransport frå E6 til Bodø. Rv. 80 er også ein viktig veg for mange pendlarar mellom Salten og Bodø. Trafikken mellom tettstaden Løding og Bodø sentrum er så stor at den utgjør eit problem for både trafikantane og for nærmiljøa langs vegen.

Prosjektet Løding–Vikan er første del av Vegpakke Saltens fase 2 (2 a) og er mellom anna omtala i St.prp. nr. 61 (2006–2007), St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og Prop. 1 S (2010–2011).

Samferdselsdepartementet har merka seg at både kommunen og fylkeskommunen føreset vidare utbygging av rv. 80 gjennom ein andre del av Vegpakke Salten fase 2, og at bruk av både statlege midlar og bompengeneinntekter blir vurderte i samband med utarbeiding av finansieringsopplegg for fase 2 b og revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023.

Omtale av utbygginga

Prosjektet omfattar bygging av om lag 2,1 km ny veg medrekna ny Tverlandet bru på om lag 700 m mellom Løding øst for Hopsfjorden og Vikan industriområde vest for Hopsfjorden i Bodø kommune. Vegen er planlagt som firefelts veg med midtrekkverk over brua, og som tofeltsveg på begge sider av fjorden. Ny bru til Tverlandet med tilførselsvegar vil korta inn vegen mellom Løding og Bodø med om lag 2 km, og fjerna ei rasutsett strekning ved Hopshamaran. Brua vil erstatta interimsbua i Hopen som blei opna for trafikk i februar 2009. Det vil i tillegg bli bygd gang- og sykkelveg på Tverlandet til Bodø sentrum.

Det er rekna med anleggsstart på prosjektet somaren 2011 og trafikkopning seint i 2013.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 526 mill. kroner og ei kostnadsramme på 629 mill. kroner for prosjektet (2011-kroner). Rammene er inkludert 5 mill. kroner til etablering av bomstasjon. Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet er rekna til -20 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,04 med netto nytte per budsjettkrone på -0,1.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2008 var på 8 600 køyretøy, der tungtrafikken utgjorde 8 pst. I opningsåret 2013 er det rekna med ein ÅDT på om lag 8 600 køyretøy.

Den lokalpolitiske handsaminga er nærmare omtalt i pkt. 4 i proposisjonen.

Finansieringsopplegg

Prosjektet skal finansierast med statlege midlar og bompengar. Det er lagt opp til følgjande finansieringsopplegg:

Forslag til finansieringsplan (Mill. 2011-kr)

	2010–2013	2014–2019	Sum
Statlege midlar:			
– Post 30 Riksveginvesteringar	124	90	214
– Post 31 Rassikring	102		102
Bompengar	255	-45	210
Sum	481	45	526

Det vil bli inngått avtale om forskottering av 45 mill. kroner som del av den ordinære avtalen med bompengeselskapet. Avtalen blir inngått før anleggsstart i 2011. Refusjon av dei 45 mill. kronene skjer i 2014–2019.

Det er lagt til grunn ein bompengerperiode på 5 år med etterskotsinnkrevjing frå seint i 2013 i ein automatisk bomstasjon ved Vikan, vest for Hopsfjorden. Det er lagt opp til innkrevjing i begge køyreretningar. Noverande rv. 80 rundt Hopshamran vil bli stengt for gjennomkøyring.

Med det føreslåtte innkrevjingsopplegget og dei føresetnadene som ligg til grunn for bompengerutvaldingane, vil trafikantane betala om lag 310 mill. kroner i bompengar.

Føresetnadene i finansieringsplanen er elles omtalt i pkt. 5 i proposisjonen.

Bodø kommune og Nordland fylkeskommune har fatta vedtak om garanti for ei lånegjeld på inntil 318 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet har sett ned ei arbeidsgruppe som skal sjå på personvernutfordringane i heilautomatiske bomstasjonar, og moglegheita for å utvikla ei anonym betalingsløysing som eit supplement til dagens AutoPass-løysing. Arbeidet pågår.

Forskottering og fullmaktsgrensa

Samferdselsdepartementet har fullmakt frå Stortinget til å inngå avtalar om forskottering av midlar til vegformål ut over gitt løyving på kap. 1320 Statens vegvesen, postane 30, 31, 36 og 37. Forskottingar blir refunderte av staten utan kompensasjon for renter eller prisauke.

Tradisjonelt er forskottingane gjort av kommunar, fylkeskommunar, næringsliv m.m. Det har etter kvart også vorte ein del tilfelle der bompengeselskapa forskotterer statlege midlar som inngår i finansieringsplanen for eit bompengerprosjekt.

Forskottering med bompengar har hittil ikkje vore rekna inn i dei samla forskottingane som er omfatta av fullmaktsgrensa. Samferdselsdepartementet har no endra praksisen, slik at alle typar forskottering, uavhengig av kven som forskotterer, blir rekna opp mot fullmaktsgrensa.

På bakgrunn av den endra praksisen og forventa framlegg av bompengerproposisjonar i 2011 med forskottering foreslår Samferdselsdepartementet å heva fullmaktsgrensa for 2011 til 4 700 mill. kroner.

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, viser til proposisjonen og til forslag om utbygging og finansiering av rv. 80 mellom Løding og Vikan i Bodø kommune.

Komiteen peker på at utbyggingen omfatter 2,1 km ny veg medregnet den om lag 700 meter nye Tverlandet bru. Dette vil korte ned strekningen mellom Løding og Bodø med 2 km, i tillegg blir trafikk-sikkerheten bedre ved at de rasutsatte Hopshamran blir borte. Tverlandet bru erstatter interimsbua som ble oppført i 2009, og vil bli oppført som firefelts bru med fysisk midtskille mellom kjøreretningene. Det bygges 2,8 km ny gang- og sykkelveg på strekningen med to underganger for gående og syklende, det betyr at det blir sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Tverlandet og Bodø. Det bygges også en ny busslomme på strekningen.

Komiteen vil bemerke at rv. 80 er en av de mest trafikkerte riksvegstrækningene i Nordland. Vegstrækningen er viktig for næringsliv og innbyggere ikke bare i Saltenregionen, men også som innfartsvei fra E6 til Bodø og ferjestrekningene til Moskenes, Værøy og Røst er den viktig for Nordland og langt flere reisende. Komiteen ser fram til

anleggsstart sommeren 2011, og til ferdigstillelse og åpning i løpet av høsten 2013.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at prosjektet har en styringsramme på 526 mill. kroner og en kostnadsramme på 626 mill. 2011-kroner. I tråd med lokale ønsker og vedtak skal utbyggingen finansieres ved en kombinasjon av statlige midler og bompenger.

Flertallet påpeker at i det videre arbeidet med Vegpakke Salten fase 2 må kollektivtilbudet bli vist spesiell oppmerksomhet, og styrkes. Det er behov for en god samordning av Vegpakke Salten, kollektivplanen for Bodø og utviklinga av jernbanen i regionen. Når det gjelder jernbanetiltak i området, blir det i St.meld. nr. 16 (2008–2009) NTP 2010–2019 foreslått å gjennomføre kapasitetsøkende tiltak og vurdere stasjonstiltak som åpner for en videre utvikling av Saltenpendelen. Dette er fulgt opp ved at det er gjennomført sporomlegginger og plattformtiltak på Fauske stasjon, videre er det gitt bevilgninger til ombygging av godsterminalen i Bodø, og Jernbaneløstaket arbeider med planer om flere nye kryssingsspor og forlenging av et eksisterende kryssingsspor på strekningen Bodø–Rognan, samt etablering av holdeplasser på Tverlandet og Reitan.

Flertallet vil understreke at det er viktig å få god framdrift i planlegginga av de nye holdeplassene, og vil be om at det blir tatt initiativ overfor Jernbaneløstaket og lokale myndigheter for å sikre dette. Muligheten for å øke kapasiteten med kryssingsspor på strekninga er også viktig. Framdriften i dette arbeidet vurderes i forbindelse med statsbudsjettet for 2012.

Flertallet viser til at den lokalpolitiske behandlinga i Bodø kommune og i Nordland fylkeskommune viser at det er lokal enighet om prosjektet. Flertallet viser også til at fylkestinget i Nordland har vedtatt at det vil gi fylkeskommunal garanti for nødvendige bompengelån for prosjektet.

Flertallet slutter seg til lokale vedtak om bompenger og rabattordninger ved bruk av AutoPass-brikke. Flertallet viser også til arbeidet som er igangsatt i Samferdselsdepartementet og som skal se på personvernutfordringene i helautomatiske bomstasjoner, og muligheten for å utvikle en anonym betalingsløsning som et supplement til dagens AutoPass-ordning.

Flertallet har merket seg at både kommunen og fylkeskommunen forutsetter videre utbygging av rv. 80 gjennom en andre del av Vegpakke Salten fase 2, og at bruk av både statlige midler og bompenger

geinntekter blir vurdert i forbindelse med utarbeiding av finansieringsopplegg for fase 2 b og revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023.

Flertallet slutter seg til Samferdselsdepartementets forslag om å heve fullmaktsgrensa til avtaler om forskotteringer av midler til vegformål for 2011 til 4 700 mill. kroner, jf. romertallsforslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre påpeker at Hopenbrua knytter Bodø til resten av landet og at broen er helt sentral for både dagpendlere og næringsliv. Disse medlemmer vil videre peke på at trafikken er forventet å øke til 12 000 biler i døgnet i løpet av broens levetid. Disse medlemmer slutter seg derfor til vurderingen om at broen skal ha firefeltsvei med midtrekkverk over. Disse medlemmer mener det i en slik situasjon fremstår som underlig at veien på begge sider av fjorden planlegges som tofeltsvei. Dersom det forventes 12 000 biler i døgnet over broen i broens levetid, bør det samme gjelde veien på hver side av broen. Disse medlemmer viser til at forventet ÅDT i åpningsåret 2013 er estimert til 8 600 kjøretøy, dvs. det samme trafikknivået som veien hadde i 2008. Disse medlemmer understreker at ÅDT-anslag ofte viser seg å være for lave, og ønsker firefeltsvei på hele strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument nr. 8:11 (2008–2009) av 5. november 2008 fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Jan Arild Ellingsen og Per Sandberg om raskest mulig å starte planlegging, prosjektering og bygging av ny bro på rv. 80 mellom Løding og Vikan, samt legge frem forslag om statlig finansiering i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2009. Disse medlemmer viser til at representantforslaget gikk ut på at den midlertidige reservebroen raskest mulig burde erstattes med en permanent bro på rv. 80 mellom Løding og Vikan, men at de øvrige partier i Innst. S. nr. 146 (2008–2009) til Dokument nr. 8:11 (2008–2009) hevdet at reservebroen ville gi et tilfredsstillende tilbud til dagens trafikanter på kort sikt. Disse medlemmer vil videre vise til Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det ble tatt til orde for å se på rv. 80 i en større sammenheng, der ny bro på rv. 80 mellom Løding og Vikan kun inngår som ett av flere elementer, inkludert vurderinger knyttet til behovet for firefeltsvei på hele eller deler av strekningen.

Disse medlemmer viser til følgende tall fra Trygg Trafikk som viser at Norge sakker akterut i trafikkisikkerhetsarbeidet 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>

Disse medlemmer påpeker at tabellen viser at antall trafikkdødsfall i Norge har blitt redusert med 9,9 pst. fra 2007 til 2010, samtidig som Sverige har redusert antall trafikkdødsfall med 42,7 pst. og Danmark med 33 pst. Disse medlemmer vil videre vise til at tall fra Sverige viser at det er en klar sammenheng mellom infrastrukturinvesteringer og forbedret trafikksikkerhet:

«75 prosent av dødsfallene hadde sannolikt kunnet undvikas om vägtransportssystemet varit så förlåtande som Nollvisionens förutsätter.» (Pressemelding fra Trygg Trafikks svenske søsterorganisasjon NTF, 7. januar 2008).»

«Vägens bristande säkerhetsstandard visade sig orsaka 72 procent av dödsfallen, medan 53 procent berodde på brister i bilens säkerhetsstandard och 42 procent på förarens regelbrott.» (Pressemelding fra Folksam, 10. januar 2007).»

Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at det i Prop. 63 S (2010–2011) kommer frem at det har skjedd 25 politirapporterte personskadeulykker på strekningen rv. 80 Løding–Vikan de siste 10 årene, og at strekningen i perioden 2006–2009 har hatt en 40 pst. høyere ulykkesfrekvens enn tilsvarende strekninger.

Disse medlemmer vil påpeke at bompenger er en svært dyr måte å finansiere veiutbygging på, og viser til at det i saken kommer frem at 1 av 3 innbetalte kroner skal gå til å dekke innkrevings- og finansieringskostnader i prosjektet.

Bompengfinansiering	210 mill. kroner
+ Innkrevingskostnader	15 mill. kroner.
+ Finansieringskostnader	85 mill. kroner
= Bompenger totalt	310 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til statsbudsjettet for 2011 der det fremkommer at anslaget for oljefondet ved utgangen av 2010 var på 3 018 mrd. kroner. Disse medlemmer understreker at nettopp investering i gode veier i eget land er en forsvarlig og fornuftig disponering av oljepenger også i et genera-

sjonsperspektiv. Nye, gode veier varer i 50–70 år. Modernisering av det norske veinettet slik Fremskrittspartiet har foreslått i Fremskrittspartiets alternative NTP for 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), vil derfor også være en investering for kommende generasjoner. Bruk av bompengfinansiering anser Fremskrittspartiet som en fullstendig unødvendig ekstraskatt på transport. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt representantforslag Dokument 8:149 S (2009–2010) om endringer i beregningsmetode for samfunnsmessig nytte av investeringer i vei og jernbane, og at forslaget vil kunne ha store konsekvenser for hvordan man ser på bompenger.

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 at det er urimelig at bilistene i tillegg skal betale bompenger. Disse medlemmer mener at bompengfinansiering er helt unødvendig gitt Norges økonomiske situasjon, og at nye veier bør bygges i henhold til forventet trafikkvekst for å redusere risikoen for ulykker.

Disse medlemmer støtter en utbygging på strekningen nevnt i Prop. 63 S (2010–2011), men fremmer av grunner nevnt ovenfor følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av rv. 80 Løding–Vikan i Bodø kommune i Nordland (Vegpakke Salten fase 2a), men med firefeltsvei på hele strekningen. Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler om 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 Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av rv. 80 Løding–Vikan i Bodø kommune i Nordland (Vegpakke Salten fase 2a), men med firefeltsvei på hele strekningen. Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler om 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 råar Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av rv. 80 Løding–Vikan. Vilråra framgåar av Prop. 63 S (2010–2011) og Innst. 248 S (2010–2011).

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

II

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan inngå avtalar om forskottering av midlar til vegformål ut over gitt løyving på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samla, løpande refusjonsforpliktingar ikkje overstig 4 700 mill. kroner. Forskotteringane skal refunderast utan kompensasjon for renter og prisauke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. mars 2011

Knut Arild Hareide

leder

Janne Sjelmo Nordås

ordfører

