



Innst. 289 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 80 S (2011–2012)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Rauma og Vestnes kommunar i Møre og Romsdal. Prosjektet er mellom anna omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og Prop. 1 S (2011–2012).

E136 mellom Dombås og Ålesund er hovudvegen til Austlandet frå Sunnmøre og delar av Romsdal. Delar av E136 mellom Ålesund og Åndalsnes er ulykkesbelasta og utsett for skred. Utbygginga vil gi trafikantane ein meir skredsikker veg, betre framkome og tryggleik i trafikken. I tillegg vil reiseavstanden mellom sentrale stader på Sunnmøre og mellom Vikebukt og Helland i Vestnes kommune bli vesentleg kortare.

Utbygginga av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 er føresett finansiert med statlege midlar og bompengar. Det er lokalpolitisk tilslutning til eit samla opplegg med 50 pst. bompengefinansiering av dei to delprosjekta. Det er lagt opp til anleggsstart hausten 2012. Trafikkopning for tunnelen er planlagt innan årsskiftet 2014/2015, og opning av brua er planlagt sommaren 2015.

Omtale av utbygginga

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme for Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på 1 230 mill. kroner i 2012-prisnivå, og ei kostnadsramme på 1 310 mill. kroner i 2012-prisnivå. Styringsramma fordeler seg med 800 mill. kroner på Tresfjordbrua og 350 mill. kroner på Vågstrandstunnelen i 2010-kroner. Netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til 114 mill. kroner. Samfunnsøkonomisk nytte (NN/K) for prosjektet er rekna til 0,17. I tillegg er det føresett 20 mill. kroner til programområdetiltak langs dagens E136 rundt Tresfjorden.

Det vil gi fleire positive effektar å byggje ut Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen samstundes, m.a. ein fornuftig ressursbruk som vil gjere anleggsdrifta meir effektiv.

Den lokalpolitiske handsaminga er nærare omtala i pkt. 3 i proposisjonen.

Tresfjordbrua

I dag går E136 går rundt Tresfjorden i Vestnes kommune. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på strekninga varierer mellom 1 900 og 2 600 køyretøy, der tungtrafikk utgjer om lag 21 pst.

Prosjektet omfattar bygging av 2,8 km ny veg inkludert bru og sjøfylling over Tresfjorden mellom Vikebukt og Remmem (Helland). Brua vil bli om lag 1 290 m lang med ei vegbreidd på 8,5 m. I tillegg vil det bli lagt ut om lag 700 m med sjøfylling. Gang- og sykkelveggar inngår òg i prosjektet.

Utbygginga vil føre til ei innkorting av E136 på om lag 14 km. For trafikantar mellom Vikebukt og Helland blir innkortinga om lag 19 km. Den nye brua vil gi betre framkome og auka tryggleik for trafikantane.

Vågstrandstunnelen

E136 mellom Måndalen og Våge ligg i Rauma kommune. ÅDT på strekninga er om lag 1 600 køyretøy, der tungtrafikk utgjør om lag 24 pst. Vegen er smal med dårleg sikt, og har ei vegbreidd ned mot 5,8 m på delar av strekninga.

Prosjektet inneber bygging av tunnel og 1,2 km tilstøytande veg. Tunnelen vil bli om lag 3,6 km lang med ei totalbreidd på om lag 9,5 m. I tillegg er det lagt til grunn omlegging av lokalveggar og bygging av gang- og sykkelveggar.

Utbygginga vil redusere faren for skred og gi betre framkome og auka tryggleik for trafikantane.

Finansierings- og bompengopplegg

Den statlege ramma til prosjektet på til saman 615 mill. kroner er fordelt med 430 mill. kroner på post 30 og 185 mill. kroner på post 31. I tillegg er det føresett 10 mill. kroner i statlege midlar til programområdetiltak innfor post 30.

Innkrevjinga av bompengar skal starte opp i 2015 når begge prosjekta er opna for trafikk. Det er lagt opp til bompengennekkering i 15 år. Det er føresett innkrevjing i begge retningar og med innkrevjing av bompengar i tre bomsnitt med fire bomstasjonar. Ein bomstasjon blir plassert på E136 ved Tresfjordbrua, to stasjonar blir sette opp på dagens E136 rundt Tresfjorden og ein stasjon på E136 ved Vågstrandstunnelen. For å unngå trafikklekkasje er det vurdert som naudsynt å etablere bompengennekkering rundt Tresfjorden.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det i dei lokale vedtaka er bedt om å sjå på fritaksordningar for innbyggjarane på Vågstranda. Ei slik løysing vil stride mot nytteprinsippet som er lagt til grunn for alle bompengeprojekt. For å redusere den økonomiske belastninga innbyggjarane blir utsette for, er det lokal semje om ein rabattstruktur med forskotsbetaling og rabattar opp til 50 pst. I tillegg er det lagt til grunn at takstnivået knytt til passering av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen speglar utbyggingskostnadene for dei to delprosjekta.

Samferdselsdepartementet vil peika på at lokale trafikantar på dagens E136 rundt Tresfjorden ikkje har nytte av den nye vegen på same måte som andre trafikantar. Det er difor rimeleg at lokaltrafikk som ikkje er omkøyring, ikkje må betale bompengar.

Kostnaden for brua er om lag dobbelt så høg som for tunnelen. På grunn av kravet om samanheng mellom nytte og betaling er takstnivået knytt til brua om lag dobbelt så høgt som ved passering av tunnelen. Taksten for lette køyretøy utan rabatt er føresett til om lag 85 kroner for passering over Tresfjordbrua eller rundt Tresfjorden innan eit gitt tidsrom. Passering gjennom Vågstrandstunnelen vil koste om lag 40

kroner for lette køyretøy utan rabatt. Taksten for tunge køyretøy blir tre gonger taksten for lette køyretøy i alle stasjonane.

Med det føreslåtte innkrevjingsopplegget og dei føresetnadene som er lagt til grunn, vil trafikantane betale om lag 1 140 mill. kroner i bompengar. Av dei innbetalte bompengane vil om lag 625 mill. kroner gå til investeringar, inkl. føresett bidrag på 10 mill. kroner til programområdetiltak, om lag 425 mill. kroner til å dekkje finansieringskostnader og om lag 90 mill. kroner til innkrevjing og drift av bompengeselskapet. Basisføresetnader som er lagt til grunn i finansieringsplanen, går elles fram av pkt. 5 i proposisjonen.

Maksimal gjeld i det pessimistiske alternativet i finansieringsplanen er rekna til om lag 780 mill. 2012-kroner. Samferdselsdepartementet føreset derfor at fylkeskommunen før anleggsstart fattar vedtak om garanti i denne storleiken.

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Siri Hov Eggen, 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 at E136 mellom Dombås og Ålesund er hovedvegen til Østlandet fra Sunnmøre og deler av Romsdal. Deler av E136 mellom Ålesund og Åndalsnes er ulykkesbelasta og utsatt for skred. Komiteen merker seg at utbygginga vil gi trafikantene en mer skredsikker veg, bedrer framkommeligheten og gir bedre trafiksikkerhet. I tillegg vil reiseavstanden mellom sentrale steder på Sunnmøre og mellom Vikebukt og Helland i Vestnes kommune bli vesentlig kortere.

Komiteen ser positivt på at Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen blir bygget samtidig. Dette gir en fornuftig ressursbruk og vil gjøre anleggsdrifta mer effektiv.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Samferdselsdepartementet legger til grunn ei styringsramme for Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på 1 230 mill. kroner i 2012-prisnivå, og ei kostnadsramme på 1 310 mill. kroner i 2012-prisnivå. Styringsramma fordeler seg med 800 mill. kroner på Tresfjordbrua og 350 mill. kroner på Vågstrandstunnelen i 2010-kroner. Netto nytte (NN) for prosjektet er regnet til 114 mill. kroner. Samfunnsøkonomisk nytte (NN/K) for prosjektet er regnet til 0,17. I tillegg er det forutsatt at det brukes 20 mill. kroner til programområdetiltak langs dagens E136 rundt Tresfjorden. Flertallet støtter forslaget til styringsramme, kostnadsramme og forslag til programområdetiltak langs dagens E136 rundt Tresfjorden.

Flertallet viser til at utbygginga av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger. Flertallet har merket seg at det er lokalpolitisk tilslutning til et samlet opplegg med 50 pst. bompengefinansiering av de to delprosjektene. Det er lagt opp til anleggsstart høsten 2012. Trafikkåpning for tunnelen er planlagt innen årsskiftet 2014/2015 og åpning av brua er planlagt sommeren 2015.

Flertallet viser til at den statlige ramma til prosjektet er på til sammen 615 mill. kroner, fordelt med 430 mill. kroner på post 30 og 185 mill. kroner på post 31. I tillegg er det forutsatt 10 mill. kroner i statlige midler til programområdetiltak innenfor post 30. Innkrevingen av bompenger skal starte opp i 2015 når begge prosjektene er åpnet for trafikk. Det er lagt opp til bompengeinnkreving i 15 år.

Flertallet støtter forslaget til finansieringsopplegg for Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 med statlige midler og bompenger

Flertallet forutsetter at Møre og Romsdal fylkeskommune før anleggsstart fatter vedtak om garanti i tråd med proposisjonen og innstillinga.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, ser behovet for ytterligere programområdetiltak langs dagens E136 på strekninga Måndalen–Kjelbotn. Dette flertallet ber om at dette vurderes. Forutsetningen for ytterligere programområdetiltak er at det finansieres med bompenger, som minimum en 50/50-fordeling, så fremt det er lokal tilslutning til dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader i Innst. S.

nr. 300 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019:

«E136 Ålesund–Dombås

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at St.meld. nr. 16 (2008–2009) og statsrådens svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen til sammen nevner en rekke prosjekter på E136 mellom Ålesund og Dombås, herunder E136 Tresfjordbrua, E136 Flatmark–Monge–Marstein, E136 Breivika–Lerstad, E136 Måndalstunnelen–Våge og E136 Dølsteinfonna. Disse medlemmer mener at det er riktig å se disse prosjektene samlet, blant annet fordi sprengmassen fra E136 Måndalstunnelen–Våge skal brukes i forbindelse med fundamenteringen av prosjektet E136 Tresfjordbrua. Disse medlemmer viser til sine merknader om Tresfjordbrua i Innst. S. nr. 240 (2003–2004), og er fornøyd med at denne er med i Nasjonal transportplan 2010–2019. Disse medlemmer ønsker en utbedring av øst-vest-sambandet tidligst mulig i planperioden og viser til at store deler av veien ikke innehar den standard som en stamvei skal ha. Disse medlemmer viser til at Regjeringens forslag på E136 inneholder totalt 1 380 mill. kroner i bompengefinansiering, hvorav 290 mill. kroner på E136 Tresfjordbrua, 930 mill. kroner for prosjektet E136 Breivika–Lerstad, og 160 mill. kroner for prosjektet E136 Måndalstunnelen–Våge. Disse medlemmer mener finansiering av stamveiene er et statlig ansvar, og ønsker dermed ikke slike finansieringsløsninger, og ønsker oppstart av Breivika–Lerstad raskest mulig. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen for perioden 2010–2013 med 1 490 mill. kroner for perioden 2010–2013, og for perioden 2010–2019 med 3 190 mill. kroner for perioden 2010–2019.»

Disse medlemmer minner om at Norge er blitt et svært rikt land, men at et gammeldags og dårlig vedlikeholdt veinett reduserer konkurransekraft og verdiskaping. Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiet derfor mener at en større del av Norges finansielle rikdom må investeres i norsk realkapital i Norge og at finansinvesteringene i et internasjonalt urolig og risikofylt finansmarked bør reduseres. Disse medlemmer peker også på at bruk av bompengefinansiering til veibygging i Norge er en svært kostbar finansieringsform for bilistene, slik tallene som fremvist i denne saken illustrerer. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet mener at staten skal ha ansvar for en forsvarlig veiutbygging i landet og at bruk av bompenger, veiprising eller annen direkte trafikantbetaling er en ytterligere beskatning av trafikantene.

Disse medlemmer peker også på at bruken av bompengefinansiering har økt kraftig under den rødgrønne regjeringen. I perioden 2005–2009 ble det med stemmene fra regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, og med tilslutning fra partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, i Stortinget vedtatt prosjekter med bompengefinansiering der samlet bompengebeløp

var ca. 68 mrd. kroner med tillegg av hhv. 7,6 mrd. kroner til dekning av renter og 5,4 mrd. kroner til dekning av innkrevingskostnader. Samlet var beløpet nesten 81 mrd. kroner og innebærer en omfattende ekstra skatt på transport vedtatt av alle partier med unntak av Fremskrittspartiet.

Disse medlemmer vil vise til at i perioden 2009–2013 er tallene inklusiv prosjektene omtalt i inneværende sak hhv. 17 mrd. kroner i bompenger, 7,8 mrd. kroner i renter og vel 2 mrd. kroner i innkrevingskostnader, samlet ca. 26,8 mrd. kroner. Også dette en omfattende ekstra skatt på transport. Også dette beløpet vedtatt med stemmene til regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet og med tilslutning fra partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Bompengefinansiering av dette prosjektet medfører en omfattende ekstraregning for bilistene. I tillegg til bompenger på 625 mill. kroner skal bilistene også betale renter på 425 mill. kroner og innkrevingskostnader på 90 mill. kroner, samlet 1 140 mill. kroner som tilsvarer mer enn 91 pst. av samlet investeringsbeløp på 1 250 mill. kroner.

Disse medlemmer har merket seg svar fra Samferdselsdepartementet i brev datert 25. april 2012 på spørsmål om veidimensjonering. Disse medlemmer peker på at prosjektet som omhandles i saken gjelder modernisering av Europavei. Disse medlemmer peker på at dette prosjektet på en tydelig måte illustrerer én av mange svakheter innenfor regjeringens veipolitikk. Kostnadsoverslag på kapasitet ut over den foreslåtte i forhold til veinormalen foreligger ikke. Et veiprojekt av noe størrelse som ble åpnet på E39 Renndalen–Staurset i september 2011, viser kraftig økt årsdøgntrafikk (ÅDT) i forhold til beregnet ÅDT på gammel vei. Disse medlemmer mener dette er et nytt eksempel på at nye veier bygges med for lav kapasitet. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet ønsker endring i denne politikken gjennom endring i veinormaler, endring i politisk vurdering av dimensjonering på veier generelt og Europaveier spesielt og endring av planleggingsmessige forutsetninger om årlig trafikkvekst som legges til grunn for veiprojekter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget godkjenner utbyggingen av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal slik prosjektene er beskrevet i Prop. 80 S

(2011–2012) og med full statlig finansiering. Stortinget forutsetter statlig forskottering om det er nødvendig for å holde planlagt fremdrift, og at endelig vedtak om statlig finansiering innarbeides i revidert statsbudsjett for 2012.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dimensjonering av nye veier både på fylkesveinettet og riksveinettet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er positivt at E136 nå utbedres, og vil understreke at det er lokal oppslutning om bompengesøknaden.

Disse medlemmer vil videre understreke at Høyre i Dokument nr. 8:53 (2005–2006) foreslo å bygge ut E136 fra Ålesund til Opplands grense som et helhetlig OPS-prosjekt. Dette ble foreslått allerede i 2006. Dersom Stortingets flertall hadde gitt sin tilslutning på dette tidspunktet, kunne veien stått ferdig mye tidligere. Disse medlemmer vil på generelt grunnlag minne om at OPS gir betydelig kortere byggetid, bedre ressursbruk og muligheten for å være garantert skikkelig vedlikehold gjennom hele veiens økonomiske levetid. Disse medlemmer vil understreke at bompengefinansieringen som nå vedtas, innebærer betaling av renter og avdrag på et lån. Disse medlemmer vil også understreke at det i noen tilfeller kan være private aktører, både fra inn- og utland, som låner ut penger til norske bompengeselskap.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget godkjenner utbyggingen av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal slik prosjektene er beskrevet i Prop. 80 S (2011–2012) og med full statlig finansiering. Stortinget forutsetter statlig forskottering om det er nødvendig for å holde planlagt fremdrift, og at endelig vedtak om statlig finansiering innarbeides i revidert statsbudsjett for 2012.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dimensjonering av nye veier både på fylkesveinettet og riksveinettet.

4. Komiteens tilråding

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

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

v e d t a k :

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis finansiering av utbygginga av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal etter vilkåra i Prop. 80 S (2011–2012) og Innst. 289 S (2011–2012).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. mai 2012

Knut Arild Hareide
leder

Janne Sjelmo Nordås
ordfører

