



Innst. 349 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transportkomiteen

Prop. 123 S (2012–2013)

Innstilling fra transportkomiteen om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av siste utbyggingsetappe på E18 gjennom Vestfold, strekningen mellom Bommestad og Sky. Det legges opp til anleggsstart på strekningen høsten 2013 og åpning for trafikk i 2017. Etter dette vil det være sammenhengende firefelts veg mellom Oslo og Langanen i Telemark.

Siden utbyggingen av E18 gjennom Vestfold med dette sluttføres, presenteres også endelig finansieringsopplegg for utbyggingen av E18 på strekningene Gulli–Langåker og Bommestad–Sky–Langanen, jf. pkt. 2 i proposisjonen.

Prosjektet E18 Bommestad–Sky omfatter bygging av ny firefelts veg med vegbredde 23 meter over en strekning på 6,7 km. I prosjektet inngår bl.a. bygging av ei bru på ny E18 som delvis går over Farrisvannet, samt to tunneler på om lag 2,8 km og 1,3 km henholdsvis øst og vest for Farrisvannet. Videre inngår bygging av nytt toplanskryss ved Farriseidet. I tilknytning til krysset vil det skje en betydelig ombygging av lokalvegssystemet i området med bygging av fem brukonstruksjoner av ulik størrelse og 4,6 km gang- og sykkelveger, inkl. ombygging av dagens E18 til gang- og sykkelveg mellom Bommestad og Lovisenlund. Det legges dermed til rette for økt gang- og sykkelaktivitet i området. I tillegg vil det bli etablert en kollektivterminal. Prosjektet omfatter

også betydelige landskapsarbeider ved Farriseidet. Ombygging av dagens E18 til gang- og sykkelveg og andre etterarbeider vil bli utført i løpet av en toårsperiode etter at ny E18 er åpnet for trafikk.

De største gevinstene av prosjektet er knyttet til bedre trafikksikkerhet, jevnere trafikkflyt og en forbedring av miljøet langs vegen, både for boligområder og for de viktige friluftsområdene i Bøkeskogen og langs Farrisvannet. Det er lagt til grunn skiltet hastighet på 100 km/t. Prosjektet bidrar sammen med den øvrige utbyggingen til redusert kjøretid, bedre forutsigbarhet og reduserte transportkostnader på E18 gjennom Vestfold.

Kostnader

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Kvalitetssikringen har omfattet prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Omregnet til 2013-prisnivå blir styringsrammen 4 200 mill. kroner og kostnadsrammen 4 920 mill. kroner. I styringsrammen inngår 8 mill. kroner til etablering av en automatisk bomstasjon. Videre inngår allerede påløpte utgifter på om lag 200 mill. kroner til planlegging, grunnverv og forberedende arbeider i 2010–2012.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til -2 500 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,6.

Trafikkgrunnlag

På strekningen har dagens E18 en årsgogntrafikk på vel 17 000 kjøretøy øst for Farriseidet og 15 000 kjøretøy vest for Farriseidet. Statens vegvesen har for proposisjonen utarbeidet et nytt og oppdatert trafikkgrunnlag, bl.a. basert på data fra en av bomstasjonene som er satt i drift.

Statens vegvesen vil følge opp trafikksituasjonen på parallellvegnettet og i samråd med lokale myndigheter eventuelt vurdere ytterligere behov for trafikkreduserende tiltak.

Tabell 4.1 i proposisjonen viser forventet årsdøgntrafikk gjennom bomstasjonssnittene i sammenligningsåret 2016, uten og med bompengereinnkrevning.

Finansiering

Prosjektet skal finansieres ved bompenger og statlige midler.

I tråd med Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 1 150

mill. kroner i statlige midler til prosjektet i perioden 2014–2023, inkl. om lag 460 mill. kroner i kompensasjon for økt merverdiavgift. I tillegg kommer 50 mill. kroner i kompensasjon for økt merverdiavgift i 2013.

Bompengeselskapet har dekket allerede påløpte utgifter på om lag 200 mill. kroner til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider i 2010–2012, jf. St.prp. nr. 60 (2008–2009) og Prop. 56 S (2010–2011). Videre er det ventet at bompengeselskapet vil stille til disposisjon om lag 300 mill. kroner i 2013.

Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 6.1 i proposisjonen.

Tabell 6.1 Finansieringsplan for E18 Bommestad–Sky

	Mill. 2013-kr			
	2010–2013	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlige midler	50	900	250	1 200
Bompenger	500	2 500		3 000
Sum	550	3 400	250	4 200

I brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 25. april 2013, blir det vist til en summeringsfeil i tabell 6.1 i proposisjonen. Brevet er vedlagt innstillingen.

Det skal etableres en automatisk bomstasjon i Vestmarka, og denne settes i drift når hovedprosjektet åpnes for trafikk.

Fra 2017 vil sju automatiske bomstasjoner være i drift på E18 i Vestfold, der bilistene betaler etter kjørt distanse. Dette gir bedre sammenheng mellom betaling og nytte enn tradisjonelle bompengepopplegg.

Takstnivået ligger betydelig under det lokale myndigheter har akseptert. Når siste etappe av E18 i Vestfold er ferdig utbygd og de endelige kostnadene og den reelle trafikken gjennom de sju bomstasjonene er kjent, vil departementet ta initiativ til en ny vurdering av takstnivået.

Den maksimale gjelden etter utbygging av strekningen Bommestad–Sky er beregnet til om lag 6,3 mrd. kroner. Vestfold fylkeskommune har derfor fattet vedtak om fylkeskommunal garanti på 7 mrd. 2011-kr. Garantien må godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet før anleggsstart. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av reaktakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

Det legges til grunn at Kommunal- og regionaldepartementet godkjenner Vestfold fylkeskommunes garanti på 7 mrd. kroner før oppstart.

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering og utbygging av strekningen E18 Bommestad–Sky i Vestfold, vil det bli inngått avtale mellom Veg-

direktoratet og bompengeselskapet i tråd med de forutsetninger som er lagt til grunn i proposisjonen.

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, Trond Helleland, 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 proposisjonen omhandler utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er svært tilfreds med at man med fremleggelse av proposisjonen foreslår utbygging og finansiering av siste strekning av E18 gjennom Vestfold, strekningen mellom Bommestad og Sky, med anleggsstart høsten 2013. Flertallet registrerer med stor tilfredshet at man ved realisering av dette prosjektet vil ha sammenhengende firefelts vei mellom Oslo og Telemark.

Flertallet er glad for at prosjektet Bommestad–Sky innebærer økt trafikksikkerhet, jevnere trafikkflyt, miljøforbedringer både for boligområder langs veien og for viktige lokale friluftsområder. Flertallet er glad for at man får ny og trygg vei til avløsning for den nåværende ulykkesbelastede strekningen, og mener også at merkostnadene ved å ivareta viktige lokale miljøhensyn kan forsvares.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er fornøyd med at regjeringen endelig har klart å legge frem proposisjonen for vegstrekningen Bommestad–Sky. Dette flertallet vil likevel peke på at når denne strekningen etter planen skal være ferdig i 2017, så har det tatt 16 år fra den første strekningen i Nordre Vestfold stod ferdig i 2001 og frem til siste strekningen på den ca. 80 km lange veien er ferdigstilt. Dette flertallet vil peke på at det å bruke så lang tid både har vært svært fordyrende samtidig som utbyggingstiden har tatt altfor lang tid. Rapporter bl.a. fra Rådgivende Ingeniørers Forening har vist at samfunnet har tapt stort både med hensyn til utbyggingstid, men også med hensyn til økonomi. Flere rapporter har pekt på dette. Blant annet har en rapport utgitt av Rådgivende Ingeniørers Forening i 2013 på en svært god måte tydelig dokumentert dette. Dette flertallet mener derfor at man må ta lærdom av feilene man har gjort her, og sørge for at man i fremtiden ikke gjør de samme feilene igjen.

Dette flertallet vil peke på at det har vært noe uenighet forbundet med valg av løsning på strekningen Bommestad–Sky. I 2010 stadfestet imidlertid Miljøverndepartementet kommunedelplanen med lang tunnel mellom Bommestad og Farriseidet, og med den begrunnelse at merkostnaden kan forsvares ut ifra at dette er det beste alternativet for byutvikling, nærmiljø og friluftsliv. Reguleringsplanen ble også godkjent i Larvik kommune i 2010.

Dette flertallet er kjent med at Vestfold fylkeskommune flere ganger har tatt opp de ulempene trafikkoverføringen til det lokale vegnettet vil kunne medføre som følge av innkreving av bompenger på strekningene fra Sky V (Sky–Langangen) til Ås Nord (Gulli–Aulerød). Forventet takst på strekningen, når alle de sju bomstasjonene settes i drift, er beregnet til å bli for lette kjøretøy 88 kroner, og for tunge kjøretøy 176 kroner per veg før rabatt.

Dette flertallet vil peke på at det i de opprinnelige avtalene mellom Vestfold fylkeskommune og staten – for utbyggingen av strekningen fra Gulli–Langåker og Bommestad–Sky–Langangen – var lagt til grunn at staten skulle bidra med 37 pst. av kostnadene i forbindelse med utbyggingen. Dette flertallet har merket seg at den statlige andelen nå er nede i 28,6 pst.

Komiteens medlemmer Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet registrerer at det pågår en diskusjon om bompenger på E18 gjennom Vestfold. Når dette prosjektet er ferdig, vil man sette opp automatiske bomstasjoner og hvor man så betaler etter hvor langt man kjører. Disse medlemmer vil også bemerke at bomtakstene vil ligge betydelig under det lokale myndigheter la til grunn og aksepterte i 2011.

Disse medlemmer viser også til at det vil bli foretatt en fornyet vurdering av takstnivået ved åpning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at også Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023 tydelig viser at man også fremover vil fortsette med klattvis utbygging i Norge på tross av festtaler om noe annet. Disse medlemmer vil derfor peke på at Fremskrittspartiet i stedet for å fortsette med dagens klattvise utbygging, ønsker å opprette et statlig vegselskap som skal tilføres egenkapital og midler slik at man kan bygge ut helhetlige strekninger. Disse medlemmer vil peke på at da vil man ikke behøve å være avhengig av de årlige bevilgningene, men får på plass forutsigbare og langsiktige finansieringsløsninger. Dette for å sikre mye raskere fremdrift og til en langt lavere kostnad enn det dagens utbygging bidrar til.

Disse medlemmer vil også peke på at da man startet utbyggingen av E18 igjennom Vestfold, skulle dette være et spleiselag mellom bilistene og staten. Resultatet av det såkalte «spleiselaget» har vi nå til fulle fått dokumentert gjennom flere proposisjoner i forbindelse med utbyggingen av E18 gjennom Vestfold. Proposisjonene viser klart at vegutbygging i Norge ikke lenger er noe spleiselag. Disse medlemmer viser til at det er bilistene som sitter igjen med nesten hele regningen for utbyggingen av blant annet E18 gjennom Vestfold. Når man i tillegg tar med både innkreving og rentekostnader, blir det enda tydeligere at det er bilistene som har overtatt ansvaret for vegutbygging i Norge gjennom ekstraskatten som bompenger nå er blitt.

Disse medlemmer vil peke på at det blant annet er lokale krav som har medført at kostnadene i forbindelse med disse prosjektene har sprukket med 2,6 mrd. kroner, og det er følgelig bilistene som sitter igjen med hele regningen. Disse medlemmer er kritiske til dette. Disse medlemmer mener derfor at statsråden og departementet må se nærmere på dette, og vurdere om ikke det er naturlig at også staten tar sitt ansvar og tar sin rettmessige andel av overskridelsene. Disse medlemmer vil også peke på at flere representanter fra regjeringspartiene i Aftenposten den 30. april 2013 uttalte at de ønsket å se

nærmere på om ikke staten også burde ta sin del av ekstraregningen som kom som følge av endringene på vegen. Disse medlemmer er derfor skuffet over at ikke regjeringspartiene ser det urimelige i at hele denne ekstraregningen bare skyves over på bilistene.

Disse medlemmer vil peke på at det er statens ansvar å sørge for å bygge ut og vedlikeholde veinettet i Norge. Bilistene i Norge vil i 2013 betale inn ca. 55 mrd. kroner i bil- og bilrelaterte skatter og avgifter, mens man vil bruke kun ca. 20 mrd. tilbake til veiformål. Dette viser at bilistene har blitt en «melkeku» for staten. Disse medlemmer ser også at omfanget av bompenger de siste åtte årene har økt kraftig i omfang, og regjeringen legger opp til å fortsette økningen i stort tempo.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget godkjenner utbygging av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold slik det er omtalt i Prop. 123 S (2012–2013). Stortinget legger til grunn statlig fullfinansiering, og om nødvendig med statlig forskottering, for å holde planlagt fremdrift i prosjektet. Statlig finansiering dekkes inn i statsbudsjettet for 2014.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at synkende statlig kostnadsandel og økende totalkostnad for prosjektet gir svært høye bomavgifter gjennom fylket. Trafikkmodeller som er utarbeidet viser trafikklekkasjer på enkelte steder over 10 000 biler per døgn til sideveiene på enkelte strekninger, et antall som utvilsomt vil medføre økt ulykkesfrekvens på disse sideveiene. Disse medlemmer mener derfor at det er behov for ytterligere tiltak for å redusere takstene og dermed også trafikklekkasjene.

Disse medlemmer viser til at et samlet fylkesting i Vestfold over tid har vært svært bekymret for økt ulykkesrisiko ved trafikklekkasjer. Fylkestinget har derfor bedt regjeringen om tiltak for å avhjelpe dette i forbindelse med den foreliggende finansieringsproposisjonen ved å legge en lavere finansieringsrente til grunn og ved å øke innkrevingstiden til 20 år. Disse medlemmer viser i den forbindelse til at trafikkutviklingen på E18 gjennom Vestfold øker atskillig mer enn prognosene, slik at bommene i Sande avvikles denne høsten 2,5 år før prognostisert tid. Disse medlemmer ser det også som positivt at regjeringen i proposisjonen legger til grunn at det kan benyttes en lavere rentesats enn 6,5 pst. i finansieringsberegningen på bakgrunn av bomselskapets allerede inngåtte renteopsjoner og hensyntatt gjeldende fastrenteavtaler. Disse medlemmer mener at ved økt innkrevningstid og lavere finan-

sieringsrente vil takstene ytterligere kunne reduseres i en slik grad at lekkasjene til sideveiene kan minimaliseres og ulykkesrisikoen minskes i sterk grad. Disse medlemmer viser til at de første antenrepunkter for innkreving vil bli satt opp høsten 2014, et tidspunkt hvor rentebetingelsene vil være konkret avklarte, og sammen med en lengre innkrevningstid vil kunne gi grunnlag for en satsreduksjon slik fylkestinget enstemmig har bedt om medvirkning til, av hensyn til ulykkesrisikoen.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Regjeringen bes medvirke til at det innen høsten 2014 foretas en ny vurdering av bompengetakstene for E18 på hele strekningen Gulli–Langangen basert på bompengeselskapets oppnådde rentebetingelser, økt innkrevningstid til 20 år og anledning til å fravike kravet om lik kilometersats for hele strekningen for å kunne redusere trafikklekkasjer på de mest utsatte stedene.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at rapporten utgitt av Rådgivende Ingeniørers Forening i 2013 klart viser hvor avgjørende organiseringen av veiutbyggingen er for utbyggingstid og de endelige kostnader. E18-utbyggingen gjennom Vestfold ble i rapporten fremstilt som et eksempel på hvordan det ikke bør gjøres. Disse medlemmer viser til at samferdselsutbygging ved hjelp av offentlig-privat samarbeid, den såkalte OPS-modellen, flere steder i Norge har gitt resultater med ned mot halvert byggetid og sammenhengende utbygging over lengre strekninger. Den er ofte rimeligere enn tradisjonell utbygging og gir garanterte utbyggingskostnader slik at budsjetsprekker unngås, samtidig som det gis en garanti fra entreprenør for vedlikehold i kontraktens løpetid som kan være opp mot 25 år. Disse medlemmer viser til at Høyre i sin transportplan går inn for å gjennomføre flere slike prosjekter årlig. Vestfoldutbyggingen over altfor mange år er en sterk illustrasjon på nødvendigheten av denne type nye ideer og bedre løsninger i samferdselssektoren.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget godkjenner utbygging av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold slik det er omtalt i Prop. 123 S (2012–2013). Stortinget legger til grunn statlig fullfinansiering, og om nødvendig med statlig forskottering, for å holde planlagt fremdrift i prosjek-

tet. Statlig finansiering dekkes inn i statsbudsjettet for 2014.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 2

Regjeringen bes medvirke til at det innen høsten 2014 foretas en ny vurdering av bompengetakstene for E18 på hele strekningen Gulli–Langangen basert på bompengeselskapets oppnådde rentebetingelser, økt innkrevningstid til 20 år og anledning til å fravike kravet om lik kilometersats for hele strekningen for å kunne redusere trafikklekkasjer på de mest utsatte stedene.

Komiteens tilråding

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

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og råar Stortinget til å gjøre slikt

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 Bommestad–Sky i Vestfold etter vilkårene i Prop. 123 S (2012–2013) og i Innst. 349 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2013

Knut Arild Hareide

leder

Bård Hoksrud

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 25. april 2013

Prop. 123 S (2012-2013) Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad - Sky i Vestfold - Orientering om feil i proposisjonen

Jeg viser til Prop. 123 S (2012-2013) Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad - Sky i Vestfold som ble godkjent i statsråd 19. april

2013. Jeg vil gjøre Stortinget oppmerksom på at det er funnet en feil i proposisjonen.

Forslag til finansieringsplan for E18 Bommestad – Sky er vist i tabell 6.1, side 8. I tabellen er det lagt til grunn i alt 3 300 mill. kr i statlige midler og bompenger i perioden 2014-2017. Dette beløpet er en feilsummering. Samlet beløp skal være 3 400 mill. kr. Riktig tabell følger nedenfor.

Tabell 6.1 Finansieringsplan for E18 Bommestad – Sky

	Mill. 2013-kr			
	2010-2013	2014-2017	2018-2023	Sum
Statlige midler	50	900	250	1 200
Bompenger	500	2 500		3 000
Sum	550	3 400	250	4 200

