



Innst. 27 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 131 S (2013–2014)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua)

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram eit forslag om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø). I tillegg blir det foreslått endringar i takst- og rabattopplegget for prosjektet rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua), slik at dette blir samordna med bompengopplegget for Bypakke Bodø.

Bypakke Bodø er utvikla gjennom eit samarbeid mellom Bodø kommune, Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Bypakke Bodø skal vidareutvikle Bodø som ein attraktiv by å bu og drive verksemd i ved å fremje effektiv, miljøvenleg og trygg transport. Formålet med Bypakke Bodø er å byggje ein ny og trafiksikker innfartsveg til Bodø og samstundes leggje til rette for gåande, syklende og kollektivreisande. Bypakka er tidlegare omtalt i mellom anna Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, Prop. 1 S (2012–2013), og Prop. 1 S (2013–2014).

Det er gjennomført konseptvalutgreiing (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) for Bypakke Bodø. KVU/KS1 for rv. 80 Løding–Bodø sentrum blei handsama i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Det er vedteke at «kombinasjonskonseptet» skal leggjast til grunn for vidare planlegging. Konseptet omfattar mellom anna utvida

vegkapasitet frå Bertnes til Bodø hamn, styrka kollektivtilbod, ny haldeplass for tog og tilrettelegging for gåande og syklende.

Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Bypakke Bodø har ei samla økonomisk ramme på 2 820 mill. 2014-kroner. I tillegg vil fylkeskommunen styrkje drifta av kollektivtilbodet med til saman 59 mill. 2014-kroner i perioden 2014–2021, og det vil bli bygd ny haldeplass for tog på Tverlandet i regi av Jernbaneverket. Utbyggingsplanen er vist i tabell 2.1. i proposisjonen.

Det dominerande prosjektet i pakka er utbygginga av rv. 80 på strekninga Hunstadmoen–Thallekrysset. Vegstrekninga har dårleg trafikkavvikling, mange trafikkulykker og dårleg tilrettelegging for gåande og syklende. I tillegg er bustadmiljøet langs vegen dårleg på grunn av støy og forureining. Prosjektet omfattar bygging av 5,4 km ny firefelts veg. Frå Hunstadmoen vert det bygd ein om lag 2,8 km lang tunnel i to løp vestover til Bodøelv. Prosjektet går vidare langs dagens rv. 80 til Thallekrysset og langs Olav V gate (arm av rv. 80) forbi kryss med Gamle Riksvei. Rekna om til 2014-kroner er styringsramma 2 080 mill. kroner og kostnadsramma 2 400 mill. kroner for prosjektet.

Tiltak for gåande og syklende (inkl. trafikktryggleikstiltak) har ei økonomisk ramme på 500 mill. kroner og kollektivtrafikktiltak ei økonomisk ramme på 210 mill. kroner. Nordland fylkeskommune vil dessutan styrkje kollektivtilbodet ved å auke driftstilskottet med til saman 59 mill. 2014-kroner i perioden fram til og med 2021.

I tillegg er det lagt opp til å byggje ny haldeplass for tog på Tverlandet i regi av Jernbaneverket.

Den lokalpolitiske handsaminga går fram av pkt. 2 i proposisjonen.

Finansierings- og bompengoopplegg

Trafikktala som er lagt til grunn for Bypakke Bodø, er observerte trafikktal frå faste teljepunkt i Bodø og resultatata frå «Reisevaneundersøkelse Salten (2009)».

Finansieringa av Bypakke Bodø er basert på innkrevjing av bompengar og statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

Samla ramme for prioriterte prosjekt og tiltak er rekna til 2 820 mill. 2014-kroner. Samanlikna med det som er lagt til grunn i dei lokalpolitiske vedtaka, har ramma blitt auka. Årsaka til dette er auka kostnader for prosjektet rv. 80 Hunstadmoen–Thallekryssset og auka meirverdiavgiftspåslag som følgd av oppheving av vegfritaket frå 1. januar 2013.

Dei statlege midlane utgjer 542 mill. kroner og dei fylkeskommunale og kommunale midlane utgjer til saman 253 mill. kroner.

Det er lagt opp til delvis parallellinnkrevjing av bompengar i 7 automatiske bomstasjonar (AutoPASS) med innkrevjing i begge retningar.

Det skal berre betalast for ei passering per time. Denne skal òg gjelde for prosjektet rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua), og det skal betalast for maksimum 80 passeringar per køyretøy i kalendermåanden.

Det blir vurdert som realistisk å starte opp innkrevjinga i 2015 og innkrevjingsperiode om lag 15 år.

Basert på føresetnadene i proposisjonen er dei samla bompengeinntektene rekna til om lag 3 100 mill. kroner i 2014-prisnivå. Av dette er 1 995 mill. kroner føresett nytta til investeringar i prosjekt og tiltak innafør Bypakke Bodø, 30 mill. kroner til etablering av bomstasjonar, 760 mill. kroner til å dekkje finansieringskostnader og 315 mill. kroner til å dekkje innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Departementet vurderer både trafikkgrunnlaget og dei andre føresetnadene for finansieringsopplegget som sannsynlege og robuste.

Konsekvenser for prosjektet rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua)

Innkrevjinga av bompengar til delfinansiering av prosjektet rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua) starta 9. november 2013. Som det går fram av den lokalpolitiske handsaminga, jf. kapittel 3 i proposisjonen, har Nordland fylkeskommune og Bodø kommune vedteke at innkrevjing av bompengar i Bypakke Bodø skal samordnast med innkrevjinga til Tverlandsbrua ved at timesregelen skal gjelde i begge prosjekta. Av praktiske årsaker inneber dette vedtaket at òg passeringstaket på 80 passeringar per månad må gjelde for Tverlandsbrua.

Det er rekna med at innføring av timesregel, passeringstak og endra rabattstruktur vil gi ei forlenging av innkrevjingstida med om lag 2 år, dvs. frå om lag 5 år til om lag 7 år.

Effekten av ei omorganisering av bompengesektoren og endring av takst- og innkrevjingsopplegg

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. Det overordna målet for dei nye selskapa er å sørgje for effektiv bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv innkrevjing og gode finansieringsvilkår. For å spare bilistane for å dekkje store løpande finansieringskostnader, vil regjeringa òg innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån.

Bompengoopplegget i proposisjonen er basert på føresetnad om 6,5 pst. rente. Dette er i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Samferdselsdepartementet legg samtidig opp til at det kan gjerast endringar i takst- og innkrevjingsopplegget for Bypakke Bodø når den varsla omorganiseringa av bompengesektoren med rentekompensasjonsordning fører til reduserte finansieringskostnader for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette når den tid kjem.

Fram til ny ordning er på plass, skal det for nye bompengeprojekt som vil inngå i dei nye bompengeselskapa, som ei overgangsordning, kunne reknast takstar baserte på 10 års statsobligasjonsrente. Samferdselsdepartementet viser til nærare omtale av innrettinga av overgangsordninga i Prop. 119 S (2013–2014).

I samband med KS2 for Bypakke Bodø tilrådde eksternt kvalitetssikrar at det blir vurdert ei noko anna innretting på bompengoopplegget enn det som ligg til grunn i proposisjonen, mellom anna med einvegs innkrevjing. I lys av dei nemnde tilrådingane frå eksternt kvalitetssikrar og i tråd med overgangsordninga for rentekompensasjonsordninga, legg Samferdselsdepartementet opp til at det kan gjerast endringar i takst- og innkrevjingsopplegget. Samferdselsdepartementet ber om fullmakt til å gjere slike endringar.

Styringsmodell for Bypakke Bodø

For bompengepakker er det vanleg at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma. Det er etablert ei styringsgruppe for planlegging og gjennomføring av Bypakke Bodø. I styringsgruppa møter ordførar og rådmann i Bodø kommune, fylkesråd for samferdsel i Nordland fylkeskommune og regionvegvesjef i Statens vegvesen Region nord. Styringsgruppa si hovudoppgåve er å prioritere prosjekt

innafor hovudsatsingsområda i porteføljen og sjå til at gjennomføringa skjer i tråd med føringane i proposisjonen.

Garanti

Bodø kommune og Nordland fylkeskommune har fatta vedtak om å stille garanti for ei gjeld på til saman 1 430 mill. kroner, fordelt med halvparten på kvar. Garantiperioden er sett til 17 år. Bompengeselskapet si maksimale gjeld er rekna til om lag 1 430 mill. kroner i 2019. Ved ein eventuell kostnadsauke på prosjektet Hunstadmoen–Thallekrysset opp til kostnadsramma vil den maksimale gjelda auke med om lag 220 mill. kroner.

Bodø kommune og Nordland fylkeskommune har i tillegg fatta vedtak om å forlengje gjeldande garantiar til prosjektet rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua) med 4 år.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av Bypakke Bodø og utbygginga av rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset, 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, Are Helseth, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Eigil Knutsen og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at Bypakke Bodø er omtalt i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteen har merket seg at denne proposisjonen omfatter utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø). I tillegg er det forslag til endringer av takst- og rabattopplegget for prosjektet rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua), slik at dette blir samordnet med bompengopplegget for Bypakke Bodø.

Komiteen vil vise til at formålet med Bypakke Bodø er å bygge en ny og trafikksikker innfartsveg til Bodø, og samtidig legge til rette for gående, syklende og kollektivreisende. Komiteen har også merket seg at prosjektet har som mål å redusere antall drepte

og alvorlige skadde i trafikken med minst 50 pst. Videre har komiteen merket seg at det er et mål at tallet på personer som går, sykler eller bruker kollektivtransport skal utgjøre minst 21 pst. av trafikantene, og at tallet på dem som er plaget med vegtrafikkstøy skal reduseres med 25 pst.

Komiteen er positiv til at Bypakke Bodø skal videreutvikle Bodø som en attraktiv by å bo og drive næringsvirksomhet i ved å fremme effektiv, miljøvennlig og trygg transport. I tillegg har komiteen merket seg at Bypakke Bodø vil bidra til at reisetiden mellom Fauske og Bodø blir ytterligere kortet ned.

Komiteen viser til at finansieringsplan for Bypakke Bodø har en samla ramme på 2 820 mill. 2014-kroner, hvorav 76 pst. av den totale ramma vil gå til prosjektet rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset. Komiteen har merket seg at samla ramme er økt fra 2 215 mill. kroner til 2 820 mill. kroner, og at bompengandelen i finansieringsplanen samtidig er økt med 220 mill. kroner, fra 1 805 mill. kroner til 2 025 mill. kroner. Komiteen vil vise til at dette innebærer at 72 pst. av den samlede rammen er forutsatt finansiert gjennom bompenger. Videre registrerer komiteen at bompenginnkreving er planlagt startet opp i 2015.

Komiteen har merket seg at også den statlige rammen til prosjektet er økt med 342 mill. kroner sammenlignet med det som var lagt til grunn i de lokalpolitiske vedtakene i 2011. Komiteen har merket seg at årsaken til økningen er økte kostnader for prosjektet rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset, og økt merverdiavgift som følge av oppheving av vegfritaket fra 1. januar 2013.

Komiteen har merket seg at antallet bomstasjoner på strekningen reduseres fra 8 til 7 stasjoner uten at det påvirker finansieringen av pakken. Videre vil komiteen vise til at Nordland fylkeskommune og Bodø kommune som er omfattet av utbyggingen, har sluttet seg til det foreslåtte opplegget for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

Komiteen har også merket seg at man tar til følge vedtaket fra Nordland fylkeskommune og Bodø kommune om at innkreving av bompenger i Bypakke Bodø skal samordnes med innkrevingen til Tverlandsbrua, hvor innkrevingen startet i 2013.

Når det gjelder bompengopplegget og rabatter, har komiteen merket seg at Samferdselsdepartementet legger opp til en flat rabatt på 10 pst. for alle kjøretøy, at det blir lagt opp til et tak på 80 passeringer per kalendermåned, samt en timesregel for det samordnede bompengeprojektet. Komiteen har merket seg at dette medfører at satsene for Tverlandsbrua endres til 21 kroner for lette kjøretøy og 42 kroner for tunge kjøretøy (2014-kroner), og at satsen for Bypakken er satt til 15 kroner for lette kjøretøy og 45 kroner for tunge kjøretøy (2014-kroner).

Komiteen har merket seg at bompengelopplegget i denne proposisjonen er basert på en beregningsteknisk rente på 6,5 pst. Komiteen har videre merket seg at Samferdselsdepartementet med bakgrunn i overgangsordningen som Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Prop. 119 S (2013–2014), jf. Innst. 308 S (2013–2014), åpner for en overgangsordning der man kan gjøre endringer i takst- og innkrevingsopplegget, og at lokale garanti-styresmakter får tilbud om at takstene kan baseres på en lavere rente enn 6,5 pst.

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementet ønsker Stortingets fullmakt til å kunne endre takster, innføre envegsinnkreving og kunne redusere antall bomstasjoner i Bypakke Bodø og Tverlandbrua, etter samråd med lokale styresmakter. Komiteen er positiv til å gi en slik fullmakt under forutsetning av at dette innebærer en reell dialog mellom lokale styresmakter og Samferdselsdepartementet, der man kommer frem til felles enighet.

Om ny ankomst til Bodø havn

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til brev datert 24. oktober 2014 fra Bodø kommune, der de ber om at en ny trasé mellom rv. 80/Gjerdåsveien og Bodø havn blir inkludert som en del av Bypakke Bodø. Flertallet legger til grunn at det åpnes for lokale forhandlinger med Bodø kommune om hvordan deler av det økte økonomiske handlingsrommet skal benyttes, herunder utbygging av ny adkomst til Bodø havn. Flertallet viser til at en slik utbygging vil være av avgjørende betydning for Bodø som intermodal godsknutepunkt, Bodøs muligheter for sentrumsutvikling samt mulighetene for videre utvikling av bydelene Nordsia og Rønsvika.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det åpnes for lokale forhandlinger med Bodø kommune om hvordan deler av det økte økonomiske handlingsrom for Bodøpakken skal benyttes, herunder utbygging av ny adkomst til Bodø havn.»

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at det økonomiske mulighetsrommet for å få enda mer veg for pengene i Bypakke Bodø, er på 460 mill. kroner, jf. tabell 7.1 i proposisjonen. Videre har dette flertallet merket seg Bodø kommunes brev til komiteen av 24. oktober 2014, der det bl.a. understrekes at:

«Det er tverrpolitisk enighet i Bodø kommune om at det økonomiske handlingsrommet som følge av lavere rente, ønskes benyttet til å få «mer vei for pengene», mao. flere tiltak inn i Bypakke Bodø»

Videre merker dette flertallet seg at Bodø kommune har følgende anmodning til Stortinget:

«Vi anmoder derfor Stortinget om å godkjenne en utvidelse av flere tiltak inn i Bypakke Bodø i den endelige behandlingen. Konkret ønsker vi at Bypakke Bodø utvides til også å omfatte en trasé mellom Riksveg 80/Gjerdåsveien og Bodø Havn.»

Dette flertallet vil understreke at de støtter Bodø kommune som er opptatt av å få «mer vei for pengene» i stedet for kun å senke bompengetaksten som følge av en beregningsteknisk rente på 2,8 pst. i stedet for 6,5 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet avventer regjeringens kommende forslag til en rentekompensasjonsordning for bompengelån, men er positiv til å drøfte og se på fornuftige endringer og justeringer av den beregningstekniske renten for bompengelån. Disse medlemmer vil i den sammenheng understreke at de også er opptatt av å få mest mulig veg for pengene. Disse medlemmer mener at det økonomiske mulighetsrom som følger av at det legges en lavere beregningsteknisk rente til grunn, også bør kunne benyttes til å få mer veg ut av prosjektet dersom lokale myndigheter ønsker dette. Det økonomiske mulighetsrommet vil etter disse medlemmers syn være differansen på de teoretiske finansieringskostnadene for et prosjekt med beregningsteknisk rente på 6,5 pst. versus 2,8 pst.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med lokale myndigheter om eventuelt å utvide Bypakke Bodø i stedet for kun å redusere takstene som følge av lavere beregningsteknisk rente. Det økonomiske mulighetsrommet som legges til grunn for en eventuell utvidelse av Bypakke Bodø, er differansen på de teoretiske finansieringskostnadene med en beregningsteknisk rente på 6,5 pst. versus 2,8 pst.»

Bompengeselskap – Bompengereform

Komiteen viser til at det er et etablert bompengeselskap som skal ha ansvar for dette prosjektet, og at det er naturlig at bompengavtalen blir inngått med eksisterende selskap. Komiteen viser til regjeringens varslede bompengereform med en prosess for sammenslåing til færre bompengeselskap, og at det da er naturlig at Bypakke Bodø blir vurdert å inngå i

et av de fremtidige bompengeselskapene når disse er etablert.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er opptatt av at bompenged innkrevningen skal være effektiv og at kostnadene knyttet til innkreving og finansiering skal være så lave som mulig. Lavere kostnader vil komme bilistene til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere innkrevingsperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke at de er positive til at regjeringen er opptatt av tiltak for å effektivisere og forbedre bompengesektoren. Disse medlemmer vil vise til at mange av tiltakene i den såkalte bompengereformen til Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringen ble lagt fram av den rød-grønne regjeringen i Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP), og ble vedtatt i Stortinget i juni 2013, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013). Disse medlemmer vil vise til at sentrale elementer for effektivisering i NTP er å slå sammen bompengeselskaper og å samordne takst- og rabattsystemer; noe som vil gi reduserte administrasjonskostnader og gi en mer effektiv drift.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med lokale myndigheter om eventuelt å utvide Bypakke Bodø i stedet for kun å redusere takstene som følge av lavere beregningsteknisk rente. Det økonomiske mulighetsrommet som legges til grunn for en eventuell utvidelse av Bypakke Bodø, er differansen på de teoretiske finansieringskostnadene med en beregningsteknisk rente på 6,5 pst. versus 2,8 pst.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til romertall I (punktene 1, 2 og 3) fremmes av en enstemmig komité.

Komiteens tilråding til romertall II fremmes av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

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

vedtak:

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø). Vilråra går fram av Prop. 131 S (2013–2014) og Innst. 27 S (2014–2015).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å redusere takstane i Bypakke Bodø basert på lågare beregningsteknisk rente i tråd med føringane i proposisjonen som ligg føre. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjere endringar i innkrevingsopplegget i Bypakke Bodø frå tovegsinnkrevjing til envegsinnkrevjing og ein eventuell reduksjon i talet på bomstasjonar etter ein dialog med lokale styresmakter.
3. Stortinget samtykker til eit endra takst- og rabattsystem for prosjektet rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua) i tråd med vilråra i Prop. 131 S (2013–2014).

II

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det åpnes for lokale forhandlinger med Bodø kommune om hvordan deler av det økte økonomiske handlingsrom for Bodøpakken skal benyttes, herunder utbygging av ny adkomst til Bodø havn.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. november 2014

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Kjell-Idar Juvik

ordfører

