



Innst. 37 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 134 S (2013–2014)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E39 Sveгатjørn–Rådal i Hordaland

Til Stortinget

Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet E39 Sveгатjørn–Rådal i Os og Bergen kommune i Hordaland.

E39 mellom Os og Bergen har svært låg standard ut frå trafikkmengda og vegen sin funksjon. Årsdøgntrafikken på E39 ved kommunegrensa mellom Os og Bergen er om lag 13 000 køyretøy. Vegen går gjennom bustadområde, og det er skuletrafikk på det meste av strekninga.

Omtale av utbygginga

Samferdselsdepartementet viser til at utbygginga vil eliminere ein flaskehals på E39 og utbetre ei ulykkesbelasta og miljøbelasta strekning av E39 med stor trafikk. I tillegg er utbygginga viktig for næringsutviklinga i aksen Os–Bergen, og for å styrkje kontakten mellom viktige vekstområde langs E39 på heile strekninga mellom Stavanger og Bergen. Utbygginga vil også eliminere ein flaskehals på rv. 580 til Bergen lufthamn Flesland.

Prosjektet omfattar bygging av firefelts veg i ny trasé mellom Sveгатjørn i Os kommune og Rådal i Bergen kommune, i hovudsak i tunnel. I tillegg blir ei strekning av rv. 580 Flyplassvegen lagt i ny trasé og kopla saman med E39. Det skal etablerast tre kryss, og ei strekning av fv. 163 blir rusta opp. Utbygginga vil gi store framkomstsgvinstar for trafikantane. Det

er rekna med at utbygginga vil føre til ein reduksjon i køyretida på om lag 17 minutt, dvs. om lag ei halvering.

Hovudvegane i prosjektet (E39 og rv. 580) blir bygde som firefelts veg med totallengde på 17,7 km. Av dette er 14,7 km i tunnelar med to løp.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag, trafikkgrunnlag og føresetnadene for finansieringsopplegget.

Det er semje mellom Statens vegvesen og den eksterne konsulenten om styringsramme og kostnadsramme. Omrekna til 2014-prisnivå er styringsramma 6 500 mill. kroner og kostnadsramma er 7 050 mill. kroner. Samferdselsdepartementet legg dette til grunn som styringsramme og kostnadsramme.

Det er lagt opp til anleggsstart i 2015, med opning for trafikk i 2021–2022.

Samfunnsøkonomisk netto nytte er rekna til -1 080 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til -0,2.

Trafikkgrunnlaget er nærare omtala i kapittel 3 i proposisjonen. Den lokale politiske behandlinga er omtala i kapittel 4 i proposisjonen.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringa er basert på statlege midlar og bompengar. Prosjektet er mellom anna omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, og Prop. 1 S (2013–2014). E39 Sveгатjørn–Hop var omtalt alt i St. meld. nr. 37 (1996–97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007. Den lokalpolitiske behandlinga av finansieringsopplegget blei gjennomført i 2008, og sak om detaljert plassering av bomstasjonane blei behandla lokalpolitisk i 2010.

Beriktiget

Det har vore kostnadsauke og omreguleringar, og dei statlege midlane er blitt auka vesentleg. Arbeidet med å leggje til rette for deponering av eit stort masseoverskot har vore tidkrevjande. Nødvendige avkla-

ringar for å fremje bompengeproposisjonen har difor ikkje vore til stades tidlegare.

Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

Finansieringsplan

	Mill. 2014-kr			
	2010–2013	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	200	1 200	2 480	3 880
Bompengar	0	1 200	1 420	2 620
Sum	200	2 400	3 900	6 500

Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing i automatiske bomstasjonar ved grensa mellom Os og Bergen kommunar. Det er føresett innkrevjing i begge retningar.

I Meld. St. 26 (2012–2013) er det vidare presisert at planlagt bompengeperiode for eit enkeltprosjekt som hovudregel skal vere 15 år etter trafikkopning. På bakgrunn av dei lokalpolitiske vedtaka har Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen likevel lagt til grunn 18 års innkrevjingsperiode.

Basisføresetnader som er lagt til grunn for finansieringsplanen går fram av kapittel 5 i proposisjonen.

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange til eit fåtal selskap. I nemnde proposisjon varslar regjeringa også at den vil innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det er etablert bompengeselskap for dette prosjektet, Bergen – Os Bompengeselskap AS, og bompengavtalen vil difor bli inngått med dette selskapet, jf. kapittel 8 i proposisjonen. Det er imidlertid ein føresetnad for rentekompensasjonen at lokale styresmakter forpliktar seg til å leggje prosjektet inn i eit av dei nye bompengeselskapa når dei er etablerte.

I proposisjonen er det lagt til grunn samla bompenginntekter på om lag 5 mrd. kroner i 2014-prisnivå. Om lag 2 620 mill. kroner er føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 2 100 mill. kroner til å dekkje lånerenter (basert på 5,5 pst. lånerente) og om lag 270 mill. kroner til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Gjennom vedtak i fylkestinget 11. juni 2014 har Hordaland fylkeskommune stilt sjølvskuldnargaranti for eit maksimalt bompengelån på 3,5 mrd. kroner. Garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantisten sitt utlegg kan dekkjast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenjing av bompengeperioden med inntil 5 år.

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E39 Svevatjørn–Rådal i Horda-

land, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei vilkåra som er lagt til grunn i proposisjonen.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Eigil Knutsen, Sverre Myrli og Eirin Sund, frå Høgre, Torill Eidsheim, leiaren Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, frå Framstegspartiet, Ingebjørg Amanda Godsken, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, frå Kristeleg Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Venstre, Abid Q. Raja, ser svært positivt på ei realisering av prosjektet E39 Svevatjørn–Rådal i Hordaland. Prosjektet har vore etterlengta og er høgst påkrevd. Det vil vere ei utbetring som sikrar tryggare, meir miljøvenleg og effektiv transport, der trafikken i dag har ført til mange ulykker og store miljøulempar. Med nær 18 kilometer ny firefelts veg blir ein no kvitt ein flaskehals på E39-strekninga. Utbygginga er viktig for næringsutviklinga i aksen Os–Bergen i tillegg til at den vil styrkje sambandet mellom vekstområde langs E39 på heile strekninga mellom Stavanger og Bergen.

Komiteen registrerer at prosjektet er rekna å koste i alt 6,5 mrd. 2014-kroner, og at det i tråd med lokale vedtak og Nasjonal transportplan skal finansierast ved ein kombinasjon av statlege løyvingar og bompengar. I forslaget frå regjeringa er det lagt opp til ei fordeling mellom stat og bompengar på 60/40, som utgjer 3,9 mrd. kroner i statlege midlar, medan 2,6 mrd. kroner skal finansierast gjennom bompengar.

Komiteen har merka seg at bompengennekrevjinga skal starte opp først når vegen står ferdig. Dette er i tråd med lokalt initiativ og vedtak. Planlagt bom-

pengeperiode for eit enkeltprosjekt har i hovudregelen vore 15 år. Men med bakgrunn i dei lokalpolitiske vedtaka har Samferdselsdepartementet lagt til grunn ein innkrevjingsperiode på 18 år for dette prosjektet.

Komiteen er oppteken av at bompengeneinnkrevjinga skal vere effektiv, og at kostnadene knytt til innkrevjing og finansiering er så låge som mogleg. Låge kostnader vil kunne komme bilistane til gode gjennom lågare bomtakstar eller kortare innkrevjingsperiode.

Det er allereie etablert bompengeselskap for dette prosjektet, og det er naturleg at bompengeaftalen blir inngått med eksisterande selskap. Komiteen vil vise til regjeringa sin varsla prosess for samanslåing til færre bompengeselskap, og at det då er naturleg at prosjektet Svevatjørn–Rådal blir vurdert å inngå i eit av dei framtidige bompengeselskapa når dei er etablerte.

Komiteen sluttar seg til forslaget om delvis bompengefinansiering av prosjektet E39 Svevatjørn–Rådal i Hordaland.

Komiteen ser at det ligg lokale vedtak knytt til ønske om fritak for innbyggjarar som synest å kunne få ei urettmessig høg belastning ved dei planlagde bomplasseringane. Komiteen viser til at nytteprinsippet skal liggje til grunn for innkrevjing av bompengar, og at det berre unntaksvis skal setjast opp bom på sidevegnettet. Komiteen viser til at det i denne saka for nokre lokalmiljø må sikrast løysingar som gjer at det er samanheng mellom betaling og nytte for vegen. Komiteen meiner at det bør arbeidast vidare med å finne ei løysing på problemstillinga i denne saka fram til bompengeneinnkrevjinga skal ta til. Det vil også vere naturleg å sjå dette i samanheng

med den varsla omorganiseringa av bompengestrukturen. Komiteen vil vidare understreke betydninga av at ein vel løysingar for bompengeneinnkrevjing som i størst mogleg grad bidrar til å halde på ordninga si legitimitet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser også til spørsmål til Samferdselsdepartementet, og svaret frå statsråden datert 4. november 2014 med ei vurdering av kvifor ein må krevje inn bompengar på sidevegnettet i dette vegprosjektet. Brevet frå Samferdselsdepartementet v/statsråden er vedlagt innstillinga.

Tilråding frå komiteen

Komiteen viser til proposisjonen og merkningane og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E39 Svevatjørn–Rådal i Hordaland. Vilråra går fram av Prop. 134 S (2013–2014) og Innst. 37 S (2014–2015)

II

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. november 2014

Linda C. Hofstad Helleland

leiar

Torill Eidsheim

ordførar

Vedlegg 1

Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 4. november 2014

Prop. 134 S (2013-2014) Utbygging og finansiering av E39 Sveгатjørn - Rådal – Svar på spørsmål

Eg viser til transport- og kommunikasjonskomiteen sitt spørsmål til Prop. 134 S (2013-2014), stilt 22. oktober 2014:

”I proposisjonen er det frå Samferdselsdepartementet ikkje lagt opp til bompengefritak ihht. lokalpolitiske vedtak.

- Kva vurderingar må gjerast ved innføring av fritak ihht. dei lokalpolitiske vedtaka i denne saka, og kva konsekvensar vil det kunne få?”

Svar:

Som omtalt i proposisjonen har regjeringa gjennom Prop. 97 S (2013-2014) lagt opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange til eit fåtal selskap, og varsla ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Ein gjennomgang av problemstillingar knytt til takstnivå og rabattar vil vera ein del av bompengereformen. Innan dette prosjektet blir opna for trafikk, venteleg i 2021-2022, vil grepa vera gjennomførte og endeleg takstopplegg for E39 Sveгатjørn – Rådal kan fastsetjast. Fram til prosjektet blir opna vil Samferdselsdepartementet sjå på moglegheitene for å følgja opp det lokalpolitiske vedtaket om fritak for visse område.

Bergen og Os kommunar har gått inn for fritak for innbyggjarane i Nordvik og for innbyggjarane mellom Vallaheiane og Søfteland. I proposisjonen er det opplyst at Statens vegvesen reknar med at det kan vere tale om innbyggjarar i inntil 8 grunnkretsar med

ei samla trafikkmengd gjennom bomstasjonane på i storleiksorden 1 000 køyretøy pr. døgn (ÅDT).

I ein overordna vurdering om fritak for enkelte bilistar må det gjerast vurderingar om korleis det slår ut på trafikkgrunnlag og økonomien i prosjektet. I denne konkrete saka må det takast kontakt med dei to kommunane for å få avklart den geografiske avgrensinga nærare. Det kan dessutan vere andre som kjem i same situasjon som dei som er omtalte i dei lokalpolitiske vedtaka. Vidare må det gjennomførast ei kartlegging av talet på trafikantar som vil få fritak, slik at inntektstapet kan stipulerast og om det medfører så stort inntektstap at nye takstar må reknast ut. Konsekvensane av at nokre trafikantar får fritak kan bli ein viss auke av takstane for dei andre trafikantane eller at staten må ta ein større del av prosjektkostnaden gjennom auka statleg bidrag.

Sidan dei lokalpolitiske vedtaka om m.a. fritak blei fatta i 2010, er det gjennom brev frå Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet av 16.12.2011 innført retningslinjer for innføring av passeringstak i bompengeprojekt. Desse inneber at det kan innførast månadleg passeringstak også for andre bompengoordningar enn bomringar, som det tidlegare kunn var tillate for. Desse retningslinjene skal vere eit verkemiddel for å unngå at dei som passerer bomstasjonane ofte får urimeleg store utgifter. Det vil vere mogleg å innføre passeringstak for E39 Sveгатjørn – Rådal som alternativ til fritak. Dette kan vurderast i samband med endeleg takstvedtak før trafikkopning.

Vedlegg 2**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 4. november 2014****Prop. 134 S (2013-2014) - Utbygging og finansiering av E39 Svevatjørn - Rådal - Spørsmål nr. 2**

Eg viser til transport- og kommunikasjonskomiteen på vegne av medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet sitt spørsmål til Prop. 134 S (2013-2014), stilt 28. oktober 2014:

”2. I vedlagte brev til komiteen av 10. oktober d.å. frå Norges Automobilforbund (NAF) heiter det:

- «NAF anmoder komiteen om å avvise brukerbetalning på eksisterende E39 ut fra brudd på
- nytteprinsippet: redusert trafikk kan ikke i seg selv regnes som tilstrekkelig nytte.
sideveisinnskrevning: tiltak for miljø- og trafikksikkerhet er utført.»
- Det blir bedt om Samferdselsdepartementet si vurdering av NAF sine påpeikningar og oppmøding til komiteen.”

Svar:

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, side 94, står det at etablering av bomstasjon på ei strekning kan medføre trafikklekkasje over på sidevegnettet. Dette kan vere uheldig både av omsyn til miljø og tryggleik, og svekker i tillegg finansieringsgrunnlaget for det aktuelle prosjektet. Det står vidare at bompengereinnskrevning på sidevegnettet kan bidra til å redusere ulempene, men gir liten grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantane. Derfor bør det kun unntaksvis opnast for å krevje inn bompengar på sidevegnettet. Bomstasjon på sideveg er også omtalt i St. meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 og St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. Også i desse stortingsmeldingane blei det lagt til grunn at det unntaksvis kan setjast opp bomstasjon på sideveg.

I Prop. 134 S (2013-2014) er det gjort ei konkret vurdering av bomstasjonsopplegget opp mot retningslinjene for bompengeprojekt. Det er vurdert at trafikantane på eksisterande E39 får nytte gjennom betre trafikktryggleik og betre miljø. Utan bomstasjon på eksisterande E39 vil innkrevjinga av bompengar på ny E39 føre til trafikkoverføring, slik at dei planlagde gevinstane for trafikktryggleik og miljø ikkje blir oppnådde. E39 går i dag gjennom bustadområde, og det er skuletrafikk på det meste av strekninga, jf. side 1 i proposisjonen. Vidare er det lokalpolitisk tilslutning til bomstasjonsopplegget. Dersom bomstasjonen på eksisterande E39 blir fjerna, vil dessutan finansieringsgrunnlaget for prosjektet bli vesentleg svekka og må da kompensast med høgare takst eller økt statleg bidrag.

NAF tek m.a. opp dei tiltaka som er gjennomførte på eksisterande E39. Formålet med desse tiltaka har vore å redusere ulempene på ein veg som ikkje er bygd for dagens trafikkmengder. Tiltaka har ikkje vore sett på som restriktive tiltak for å hindre trafikklekkasje frå ny E39 med innkrevjing av bompengar. Storleiken på ein trafikklekkasje vil i tillegg til innspart køyretid vere avhengig av m.a. nivået på bompengetakstane, graden av gjennomgangstrafikk og omfanget av takstar i andre bompengereordningar i nærleiken, samt ferjebetalning.

Også ved enkelte andre bompengeprojekt dei siste åra er det lagt til grunn bomstasjonar på sidevegnettet. Eg viser her til Prop. 50 S (2012-2013) Utbygging og finansiering av rv 4 på strekningane Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland og Prop. 51 S (2012-2013) Utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på E6 mellom Ringeby og Otta, strekninga Frya – Sjøa i Oppland. Regjeringa vurderer no justeringar i bompengelopplegget for E16 v/ Kongsvinger for å redusere belastninga for bebuarar på Galterud og Fulu, som blei urimeleg ramma av bompengelopplegget for prosjektet.

