



Innst. 394 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 137 S (2014–2015)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane

Til Stortinget

Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygginga av vegnettet i Førde kommune i Sogn og Fjordane (Førdepakken). Førdepakken omfattar prosjekt og tiltak på både riksveg, fylkesveg og kommunal veg.

Vegnettet i Førde sentrum er ikkje dimensjonert for dagens trafikk. Det er tidvis problem med å avvikle trafikken på ein trygg og effektiv måte. I rushtida er det tett og saktegåande trafikk. E39 går gjennom Førde sentrum og møter rv. 5 som går til Florø.

Løysinga for trafikksituasjonen i Førde sentrum har både eit kortsiktig og eit langsiktig perspektiv. På lang sikt er det planar om å føre gjennomgangstrafikken på E39 utanom Førde sentrum. I mellomtida er det lagt opp til at prosjekta og tiltaka i Førdepakken skal gi betre vilkår for både gjennomgangs- og lokaltrafikken. Dette vil ein oppnå mellom anna ved å skilje gang- og sykkeltrafikken frå biltrafikken. Det er eit mål å etablere eit samanhengande sykkelvegnett. Det vil også bli bygd avlastingsvegar. Fleire av prosjekta vil legge til rette for utbygging i sentrum og nær sentrum.

Det er lokalpolitisk tilslutning til eit opplegg for delvis bompengefinansiering av Førdepakken. Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtala i kapittel 2 i proposisjonen.

Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

I mai 2012 blei det inngått avtale mellom Sogn og Fjordane fylkeskommune, Førde kommune og Statens vegvesen om Førde som sykkelby. Målet er å gjere det trygt og attraktivt å sykle i Førde, mellom anna gjennom eit samanhengande gang- og sykkelvegnett. Avtalen går fram til utgangen av 2015. Førde kommune vurderer å søkje om å vidareføre avtalen.

Forslaget til Førdepakke omfattar 20 prosjekt og tiltak. Det er sett av ei ramme til uspesifiserte sentrumstiltak (gang- og sykkelvegar og mindre utbetringar) og ei ramme til planlegging. Prosjekta og tiltaka omfattar bygging av nye veglenker, bygging av gang- og sykkelvegar, opprusting og utviding av eksisterande vegar, samt opprusting av eksisterande gang- og sykkelvegar. Forslaget til Førdepakke med aktuelle prosjekt som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling går fram av tabell 3.1 i proposisjonen.

Av dei 20 prosjekta og tiltaka ligg det føre reguleringsplanar for 9 prosjekt/tiltak. Av desse skal fire reviderast/oppdaterast. Reguleringsplanar vil bli utarbeidde løpande. Dei 20 prosjekta/tiltaka og plasseringa av bomstasjonar går fram av figur 3.1 i proposisjonen.

Trafikk- og inntektsgrunnlag

Trafikkgrunnlaget som er lagt til grunn er nærare omtala i kapittel 3 i proposisjonen. Årsdøgntrafikken (ÅDT) i innkrevjingsretninga er vurdert til 15 750 køyretøy i referanseåret 2012. Tunge køyretøy utgjer om lag 7 pst. av trafikken. Trafikkteljingar frå 2014 viser ein moderat vekst i trafikken frå 2012 til 2014.

Dei siste åra har trafikkveksten i Førde vore høgare enn den generelle trafikkveksten i fylket. Det er venta at trafikkveksten vil gå noko ned som konsekvens av bompengeinnkrevjinga. Det er lagt til

grunn ein årleg trafikkvekst på 0,5 pst. fram til utgangen av bompengerperioden.

Finansieringsopplegg

Finansieringsplanen omfattar statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar i tillegg til bompengar. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

Finansieringsplan for Førdepakken

Mill. 2015-kroner			
År	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	19	139	158
Fylkeskommunale midlar		158	158
Kommunale midlar		158	158
Refusjon av meirverdiavgift	48	145	193
Bompengar	180	803	983
Sum	247	1 403	1 650

I Førdepakken er det lagt vekt på at dei som passerer bomstasjonane, får del i den samla nytten som Førdepakken vil gje. Det er også lagt vekt på å unngå at mange får nytte utan at dei er med på å betale.

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka blir det lagt opp til bompengeneinnkrevjing heile døgnet i automatiske bomstasjonar med einvegs innkrevjing. Innkrevjingsretninga er mot sentrum. Bomstasjonane vil vere baserte på Autopass-systemet. Det blir lagt opp til å starte innkrevjinga så snart som mogleg etter behandling i Stortinget. Bompengar og bompengelopplegg er nærare omtala i kapittel 5 i proposisjonen.

I grunnlaget for den lokalpolitiske behandlinga er det lagt til grunn ein utbyggingsperiode på åtte år. Det er føresett låneopptak. Det er rekna med at akkumulert gjeld vil vere størst i 2022. Denne er førebels rekna til om lag 300 mill. kroner. Det er føresett at bompengerperioden blir på tolv år.

I proposisjonen er det førebels rekna med samla bompengeneinntekter på om lag 1 220 mill. 2015-kroner. Om lag 980 mill. kroner er føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 90 mill. kroner til å dekkje lånerenter og om lag 150 mill. kroner til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Garantisten sitt utlegg kan dekkjast gjennom ein auke i realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengerperioden med inntil fem år.

Samferdselsdepartementet meiner at dei økonomiske føresetnadene som er lagt til grunn for pakken er realistiske, og tilrår det lokale forslaget til utbygging og finansiering.

Som for andre bompengepakkar er det føresett at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma på om lag 1,65 mrd. kroner. Pakken skal

Det er lagt til grunn at refusjon av meirverdiavgifta ved prosjekt og tiltak på fylkesvegar og kommunale vegar blir ført tilbake til Førdepakken. Samla økonomisk ramma for Førdepakken er om lag 1,65 mrd. kroner i 2015-prisnivå. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av bompenger- og finansieringsopplegg.

styrast gjennom porteføljestyling. Dersom kostnadene for nokre av prosjekta/tiltaka aukar, vil dette innebære at andre prosjekt ikkje blir gjennomførte. Dersom enkelte prosjekt/tiltak blir rimelegare enn føresett, blir det plass til fleire prosjekt/tiltak, eller innkrevjingstida kan reduserast.

Ei overgangsordning for rentekompensasjon vil innebære at Sogn og Fjordane fylkeskommune, som garantist for bompengelånet, vil få tilbod om at taksane kan baserast på lågare lånerente enn 6,5 pst. Det er ein føresetnad at Førdepakken blir lagt inn i eit av dei nye bompengeselskapa når desse er etablerte. På vanleg måte vil det bli kravd at den fylkeskommunale garantien blir godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om delvis bompengefinansiering av Førdepakken, vil Statens vegvesen Vegdirektoratet inngå avtale med 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, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, frå Høgre, Torill Eidsheim, leiaren Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, frå Framstegspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, frå Kristeleg Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, frå Senter-

partiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Venstre, Abid Q. Raja, har merka seg at prosjektet «Førdepakken» i Sogn og Fjordane inneheld ei rekkje prosjekt og tiltak som har vore etterlengta og høgst påkrevd for å løyse trafikkutfordringane i og rundt Førde sentrum. Det vil bidra til betre vilkår for gjennomgangs- og lokaltrafikken i tillegg til at det er sett mål om å etablere eit samanhengande sykkelvegnett. Løysinga for trafikksituasjonen i Førde sentrum har både eit kortsiktig og eit langsiktig perspektiv.

Komiteen har merka seg at alle kommunane og fylkeskommunen sluttar seg til delvis bompengefinansiering av Førdepakken. Komiteen registrerer at prosjektet har ei samla økonomisk ramme på om lag 1,65 mrd. kroner i 2015-prisnivå, og at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av bompeng- og finansieringsopplegg. Det er lagt til grunn statlege, kommunale og fylkeskommunale midlar i tillegg til bompengar.

Komiteen viser til at det skal vere ein føresetnad for alle bompengeprojekt at det er samanheng mellom nytte og betaling. Komiteen har merka seg at det i Førdepakken er lagt vekt på at dei som betaler, får ta del i den samla nytten, og at innbyggjarane skal oppleve opplegget mest mogleg rettferdig.

Komiteen er oppteken av at bompengeinnkrevjinga 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.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil i tillegg understreke at dei også er opptekne av å få mest mogleg veg for pengane, og meiner at det økonomiske moglegheitsrommet som følgje av lågare innkrevjingskostnader, til dømes ved at ein legg lågare berekningsteknisk rente til grunn i prosjektet, også bør kunne nyttast til å få meir veg ut av prosjektet dersom lokale styresmakter ønskjer dette. Dette vil også komme bilistane og kollektivtrafikken til gode.

Komiteen har merka seg at det i tråd med lokalpolitiske vedtak blir lagt opp til einvegs innkrevjing, timesregel og passeringstak på 30 passeringar per månad. I tillegg er det peika på at det er ønskeleg med oppstart så snart som mogleg etter

behandling i Stortinget. Erfaringsmessig går det eit års tid frå Stortinget si behandling til innkrevjinga startar. I Førdepakken ligg det då an til at bygginga av det første prosjektet vil starte omtrent samtidig med at innkrevjinga av bompengar startar opp. Såleis ligg det an til parallellinnkrevjing. Med dei finansieringsføresetnader som er lagt til grunn for Førdepakken er det føresett ein bompengeperiode på 12 år. I samsvar med bompengeavtalen vil retten til å krevje inn bompengar opphøre når selskapet har oppfylt sine forpliktingar.

Komiteen har merka seg styringsmodellen for Førdepakken, der det er etablert ei eiga styringsgruppe med mandat til å arbeide for framdrift, gjennomføring og tilstrekkeleg finansiering for prosjekta i tråd med vilkåra i proposisjonen.

Det er allereie etablert bompengeselskap for dette prosjektet, og det er naturleg at bompengeavtalen blir inngått med eksisterande selskap. Komiteen viser til regjeringa sin varsla prosess for samanslåing til færre bompengeselskap, og at det då er naturleg at prosjektet inngår i eit av dei framtidige bompengeselskapa når dei er etablerte.

Komiteen sluttar seg til forslaget om delvis bompengefinansiering av prosjektet Førdepakken i Sogn og Fjordane.

Tilråding frå komiteen

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

vedtak:

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane. Vilråda går fram av Prop. 137 S (2014–2015) og Innst. 394 S (2014–2015).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsetje takstar basert på lågare rekneteknisk rente i tråd med føringane i Prop. 137 S (2014–2015) og Innst. 394 S (2014–2015).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. juni 2015

Linda C. Hofstad Helleland

leiar

Torill Eidsheim

ordførar

