



Innst. 306 S

(2015–2016)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 86 S (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bompengefinansiering av E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om bompengefinansiering av prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Prosjektet er i Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei definert som ett av utbyggingsselskapets prosjekter på E18.

Nye Veier AS har besluttet at prosjektet er det første prosjektet som selskapet ønsker å sette i gang. I samsvar med selskapets mandat om mer helhetlig utbygging av vegstrekninger, planlegger selskapet å kontrahere hele strekningen fra Tvedestrand til Arendal i en samlet entreprise. Strekningen planlegges åpnet for trafikk høsten 2019.

I proposisjonenes kapittel 2 gis en nærmere omtale av utbyggingen. Prosjektet omfatter bygging av 23 km ny firefelts veg, hovedsakelig i ny trasé. Vegen bygges med vegbredde 20 meter fram til nytt kryss ved Longum. Strekningen mellom Longum og Harebakken bygges med vegbredde 23 meter. Ny E18 er om lag 1,6 km lengre enn dagens E18. Grunnet høyere fartsnivå er reisetiden beregnet til å bli redusert med om lag åtte minutter.

I prosjektet inngår bygging av fire tunneler med lengder fra 200 til 800 meter og seks større bruer. Det er planlagt to nye planskilte kryss på strekningen

med kobling til dagens E18. I prosjektet inngår også bygging av en ny vegforbindelse mellom Krøgenes og Longum. Innenfor rammen til prosjektet er det også satt av midler til tiltak på dagens E18, som nedklassifiseres til fylkes-/kommunal veg.

Reguleringsplanene for prosjektet ble vedtatt av Tvedestrand kommune i juni 2014 og av Arendal kommune i mai 2014.

Høsten 2015 ble det gjennomført ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad (P50) på om lag 5 180 mill. kroner omregnet til 2016-kroner. Kvalitetssikrer vurderer den økonomiske usikkerheten i prosjektet til å være noe større enn hva Statens vegvesen vurderer den til å være. Den økonomiske ramme som prosjektet med 85 pst. sannsynlighet vil kunne realiseres innenfor P85, er hhv. 6 130 mill. 2016-kroner (SVV) og 5 860 mill. 2016-kroner (kvalitetssikrer).

I Vegutbyggingsavtalen for prosjektet som er inngått mellom departementet og Nye Veier AS har partene avtalt at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme på 5 890 mill. 2016-kroner. I prisen er det tatt utgangspunkt i en forventet kostnad (P50) på 5 505 mill. kroner.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til 1,0 mrd. kroner. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til 0,9 mrd. kroner.

Forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal ble behandlet av lokale myndigheter i 2015 og i februar 2016. Vedtakene er gjengitt i proposisjonens kapittel 3.

Gjennom sitt vedtak i fylkestinget 9. februar 2016 har Aust-Agder fylkeskommune vedtatt å stille selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 3 300 mill. kroner

I kapittel 4 redegjøres det for trafikkgrunnlaget.

I kapittel 5 redegjøres det for utbyggings- og finansieringsopplegget. Finansieringsopplegg omfatter statlige midler over kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer i 2014 og 2015 og kap. 1321 post 70 Tilskudd utbyggingselskapet for veg etter 2015, samt bompenger. Fylkeskommunen har akseptert at utvidelsen av prosjektet til også å omfatte delstrekningen Stølen–Harebakken finansieres med bompenger. For å finansiere denne utvidelsen, samt noen andre kostnadsøkninger, er bompengbidraget økt med i overkant av 800 mill. kroner i forhold til det som ble lagt til grunn i Meld. St. 26 (2012–2013). Bompengandelen utgjør etter dette 37,67 pst.

Finansieringsplan er vist i proposisjonens tabell 5.1., og er basert på P50.

Finansieringsopplegget bygger på etter-skuddsinnkreving i to automatiske bomstasjoner på ny E18, jf. figur 2.1 i proposisjonen. Det er forutsatt bompenginnkreving i begge retninger i begge bomstasjoner. Innkreving starter etter planen opp i 2019. Takstnivå for bompenger er vist i proposisjonens tabell 5.2.

I tråd med lokalpolitiske vedtak legges det til grunn at det i utgangspunktet ikke skal innføres bompenginnkreving på dagens E18. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til hvilke tiltak som er aktuelle å gjennomføre dersom det blir uønsket trafikkøkning på lokalvegnettet.

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 5,5
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader i to bomstasjoner: 16 mill. kroner
- Andel som bruker brikke: 80 pst.

Innkrevingsperioden er regnet til om lag 15 år. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 3 620 mill. kroner der om lag 2 070 mill. kroner er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 1 310 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader og om lag 240 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Samferdselsdepartementet har gitt tillatelse til at bompengeselskapet kan ta opp et lån på om lag 120 mill. kroner i 2015.

I kapittel 7 gir Samferdselsdepartementet sin vurdering av prosjektet.

Det fremheves at ny firefelts veg vil redusere reisetiden med om lag åtte minutter. Prosjektet gir dermed store framkommelighetsgevinster for trafikantene. I tillegg gir redusert trafikk langs dagens E18 tryggere forhold for lokaltrafikken og myke trafikanter. Det ventes nedgang i antall ulykker.

Lokale myndigheter ber i sitt vedtak om at det vurderes om delstrekningen Harebakken–Stoa kan bygges sammen med strekningen Stølen–Harebakken. Samferdselsdepartementet påpeker at det ikke stilles bompenger til disposisjon til videre planlegging av tilstøtende strekninger på E18 fra dette prosjektet.

Aust-Agder fylkeskommune forutsetter i sitt vedtak, av 16. juni 2015, at prosjektet kan legge til grunn en beregningsteknisk rente på om lag 3 pst. som følge av den foreslåtte ordningen med rentekompensasjon for bompengelån. Samferdselsdepartementet viser til at flertallet i Stortinget ikke sluttet seg til den foreslåtte ordningen med rentekompensasjon for bompengelån. Bompengopplegget i denne proposisjonen er derfor basert på en beregningsteknisk rente på 5,5 pst., og forutsetter videre en selvskyldnergaranti fra Aust-Agder fylkeskommune for bompengeselskapets lån. Samferdselsdepartementet slutter seg til det foreslåtte takstopplegget for prosjektet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Tone-Helen Toften og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Hege Jensen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Willfred Nordlund, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til proposisjonen og forslaget om bompengefinansiering av prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder. Komiteen viser til at E18 er den viktigste vegforbindelsen i Aust-Agder og mellom Østlandet og Sørlandet. Strekningen mellom Tvedestrand og Arendal har lav standard, delvis randbebyggelse og mange avkjørsler. Strekningen er ulykkesutsatt og har lavt hastighetsnivå. Komiteen viser til at utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Vegutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS regulerer omfanget av utbyggingsprosjektet. Komiteen viser til at Nye Veier AS har besluttet at prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal er det første utbyggingsprosjektet som selskapet ønsker å sette i gang.

Komiteen viser til at både Aust-Agder fylkeskommune og Tvedestrand og Arendal kommuner har sluttet seg til det foreslåtte opplegget for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal. I tråd med lokalpolitiske vedtak er prosjektet utvidet med delstrekningen Stølen–Harebakken i Arendal kommune. Komiteen støtter det

foreslåtte opplegget, inkludert foreslått opplegg med vurdering av trafikkregulerende tiltak på dagens E18 dersom trafikken blir for høy.

Komiteen viser til at prosjektet E18 Arendal–Tvedestrand er prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023 med en finansiering som tilsier oppstart mot slutten av fireårsperioden. Komiteen viser også til at prosjektet i NTP 2014–2023 var planlagt å omfatte 21 km vei, og at prosjektet som fremmes i proposisjonen er utvidet til 23 km. Komiteen viser videre til at prosjektet i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2014 fikk tildelt 80 mill. kroner i økte planleggingsmidler for å kunne gjennomføres raskere. Komiteen viser til at Nye Veier AS i proposisjonen legger opp til at hele strekningen skal åpnes for trafikk i 2019, noe som er å regne som en fremskyndelse i forhold til den finansieringsplanen som lå til grunn i NTP 2014–2023. Komiteen er positiv til at muligheten for tidligere åpninger av delstrekninger vurderes.

Komiteen merker seg at delstrekningen Harebakken–Stoa ikke er en del av utbyggingsprosjektet i proposisjonen.

Komiteen har merket seg at bompengeproplegget i proposisjonen er basert på en beregningsteknisk rente på 5,5 pst. Det høye rentenivået begrunnes blant annet med at Stortinget ikke har sluttet seg til en ordning med rentekompensasjon for bompengelån. Komiteen er enig i at nøktern rentefastsettelse er viktig for å begrense risiko.

Imidlertid mener komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, at det i dette prosjektet bør kunne legges en rentesikkerhet til grunn som er mer i tråd med det som kan forventes i denne type prosjekt. Ut fra dagens markedssituasjon vil en beregningsteknisk rente på 5,5 pst. virke unødvendig høyt selv når en samlet risikovurdering legges til grunn. Flertallet mener totaliteten i finansieringsplanen vil være tilstrekkelig robust selv med en lavere beregningsteknisk rente.

Komiteen viser til svar på komiteens spørsmål i brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden av 21. april 2016. I brevet fremgår det at Nye Veier AS har foretatt beregninger av rentenivåets innvirkning på nedbetalingstid. Beregningene er gjort ved isolert å endre rentenivået, alt annet likt. Når rentenivået reduseres, og takstene holdes likt, reduseres nedbetalingstiden i prosjektet. Ved et rentenivå på 2 pst. vil rentekostnaden være 323,5 mill. 2016-kroner. Nedbetalingstiden til prosjektet vil med dette reduseres med 3 år (2031). Ved et rentenivå på 3 pst. vil rentekostnaden være 540 mill. 2016-kroner. Nedbetalings-

tiden til prosjektet vil med dette reduseres med 2 år (2032).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til Innst. 2 S (2015–2016), vedtak 71, der det blant annet står:

«Regjeringen bes snarest mulig og senest i statsbudsjettet for 2017 vurdere andre alternative innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkreivingskostnader i tråd med intensjonen i bompengereformen. Grunnlaget for å redusere beregningsteknisk rente og en vurdering av statlige lån til etablerte og nye bompengeprosjekter inngår i vurderingen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 362 S (2014–2015) samt vedtak 71 i Innst. 2 S (2015–2016) som Arbeiderpartiet stemte imot. Disse medlemmer er skeptiske til rentekompensasjonsordningen for bompengelån. Disse medlemmer mener en rentekompensasjonsordning for bompengelån vil være en mer byråkratisk måte å tilføre mer statlig kapital til veiprojektene på. Disse medlemmer mener det heller vil være mer hensiktsmessig å bevilge en høyere andel med direkte statlige midler til veiprojekt, slik at bilistene får mest mulig vei, og ikke mer byråkrati, igjen for hver krone de betaler. Disse medlemmer viser videre til at regjeringens forslag om rentekompensasjonsordning for bompengelån på strekningen E18 Arendal–Tvedestrand har ført til en direkte forsinkelse av prosjektet som følge av nye lokalpolitiske behandlinger på grunn av endrede forutsetninger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at dersom det legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente, kan det åpnes for lavere takster, kortere nedbetalingstid, eller en utvidelse av prosjektet, noe som vil gi mer vei for pengene.

Komiteen vil be departementet, i samarbeid med Nye Veier AS og i tråd med vedtak 71 i Innst. 2 S (2015–2016), vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente. Komiteen legger til grunn at det oppnås enighet med regionen og lokale myndigheter om hvordan eventuelle ekstra midler som følge av lavere rentesats kan disponeres optimalt.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS og i tråd med vedtak 71 i Innst. 2 S (2015–

2016), vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente med en tilstrekkelig risiko-profil i utbyggingsprosjektet E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder. Stortinget legger til grunn at det oppnås enighet med lokale myndigheter om hvordan ekstra midler som følge av lavere rentesats kan disponeres, herunder eksempelvis lavere bompengesatser, utvidelse av prosjektet, planleggingsmidler eller redusert innkrevingsperiode.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil peke på at lavere kostnader *må* komme bilistene til gode gjennom lavere bomtakster, kortere innkrevingsperiode eller benyttes til å realisere strekningen Harebakken–Stoa.

Disse medlemmer vil peke på at lavere kostnader *må* komme bilistene til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere innkrevingsperiode.

Komiteen viser til statsrådets svar på spørsmål nr. 4 fra komiteen knyttet til strekningen Harebakken–Stoa, hvor det fremgår at reguleringsplan for strekningen må være godkjent og nødvendig grunn-ervert må være gjennomført før det kan gis et pristimat for prosjektet. Komiteen viser til at det er lokalpolitisk ønske om å få realisert utbyggingen av Harebakken–Stoa raskest mulig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 13S (2015–2016) hvor disse medlemmer ba regjeringen vurdere hvorvidt prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal skulle forlenges med ca. 1,5 km fra Harebakken til Stoa.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet viser til vedtak fra fylkestinget i Aust-Agder 9. februar 2016, hvor fylkestinget påpeker et ønske om at det settes av inntil 200 mill. kroner fra bompengemidler for å sikre videre planlegging av tilstøtende strekninger. Disse medlemmer mener at en lavere beregningsteknisk rente kan åpne for enten lavere takster, kortere nedbetalingstid, eller benyttes til en utvidelse av prosjektet, herunder planleggingsmidler, noe som vil gi mer vei for pengene.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, vil vise til at behovet for en ytterligere utbygging av E18 i fylket er viktig for å styrke Sør-

landet som en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Flertallet viser til at en ytterligere utbygging av strekningen Stoa–Harebakken vil være en naturlig forlengelse av dette prosjektet. Flertallet mener at hvis nødvendige reguleringsplaner og lokale vedtak er gjort, og nødvendig finansiering ser ut til å være klar, så bør intensjonen om dette tas inn i de nødvendige kontrakter som denne proposisjonen omhandler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet mener dette vil være å videreføre formålet i gjeldende NTP om mer helhetlig og sammenhengende utbygging av vei i Norge.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder. Vilklårene framgår av proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere vilkår for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

III

Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS og i tråd med vedtak 71 i Innst. 2 S (2015–2016), vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente med en tilstrekkelig risiko-profil i utbyggingsprosjektet E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder. Stortinget legger til grunn at det oppnås enighet med lokale myndigheter om hvordan ekstra midler som følge av lavere rentesats kan disponeres, herunder eksempelvis lavere bompengesatser, utvidelse av prosjektet, planleggingsmidler eller redusert innkrevingsperiode.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. mai 2016

Nikolai Astrup

leder

Hans Fredrik Grøvan

ordfører