



Innst. 404 S

(2015–2016)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 128 S (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bompengefinansiering av E18 Rugtvedt–Dørdal i Telemark

Til Stortinget

Sammendrag

Innledning

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om bompengefinansiering av prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal i Telemark. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Strekningen fra Langangen til Dørdal betraktes som en sammenhengende enhetlig strekning, men bygges ut i to trinn. E18 Rugtvedt–Dørdal er første utbyggings-etappe.

Prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, der det legges til grunn anleggsstart i første fireårsperiode forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Det legges nå opp til anleggsstart i 2017, og det er planlagt at strekningen åpnes for trafikk i 2020.

Dagens veg har varierende standard med mye randbebyggelse og mange kryss og avkjøringer. Sammen med stor trafikk fører dette til mange alvorlige ulykker og dårlig framkommelighet, særlig i helgene, og trafikken gir miljøulempere for randbebyggelsen. Årsdøgntrafikk (ÅDT) på strekningen varierer mellom 10 000 og 11 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av 16,8 km ny firefelts veg. Det vil i tillegg bli bygd 1,2 km tofelts veg

for sammenkopling med dagens veg. Kryssene bygges planskilte. Den nye vegen reduserer kjørelengden med 1,6 km for strekningen Rugtvedt–Dørdal.

Reguleringsplanene for prosjektet ble vedtatt av Bamble kommune i april 2013.

I vegutbyggingsavtalen for E18 Langangen–Rugtvedt–Dørdal som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, har partene avtalt at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme på 4 772 mill. 2016-kroner. Det er i prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad (P50) på 4 460 mill. 2016-kroner og lagt til et risikopåslag på 7 pst.

Nytteberegningene i Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei viser strekningen Rugtvedt–Dørdal som en av de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme strekningene i Nye Veiers portefølje. For strekningen Langangen–Rugtvedt er det i meldingen til Stortinget ikke angitt netto nytte. Nye Veier AS vil i sitt videre arbeid videreutvikle og komplettere samfunnsnytteberegningene for hele prosjektporteføljen.

Forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal ble behandlet av lokale myndigheter i 2015.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E18 Rugtvedt–Dørdal omfatter statlige midler over kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer i perioden 2011–2015 og kap. 1321 post 70 Tilskudd utbyggings-selskapet for veg etter 2015, samt bompenger. Bompengandelen utgjør 40,6 pst. Finansieringsplan er basert på forventet utbyggingskostnad og vist i tabell nedenfor.

Finansieringsplan for E18 Rugtvedt–Dørdal

2011–2015	Mill. 2016-kroner	
	Etter 2015	Sum
Statens vegvesen		
1320.30	94	94
Nye Veier AS	2 555	2 555
1321.70		
Bompenger	42	1 769
Sum	136	4 324
		4 460

Statlige midler

I perioden 2011–2015 er det bevilget til sammen 94 mill. 2016-kroner til prosjektet innenfor kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer. Siden prosjektet skal gjennomføres i regi av Nye Veier AS, forutsetter Samferdselsdepartementet at resterende statlig bidrag bevilges innenfor kap. 1321 post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg.

Bompenger og bompengelopplegg

Finansieringsopplegget bygger på innkreving i begge retninger i en automatisk bomstasjon på ny E18, på strekningen mellom Rugtvedt og Langrønningen. Innkrevningen vil starte opp når den nye vegen åpnes for trafikk.

Det er lagt til grunn 20 pst. rabatt for lette kjøretøy (takstgruppe 1) med brikke og gyldig avtale. Tunge kjøretøy (takstgruppe 2) betaler tre ganger lettbil-takst, og det gis ikke rabatt. Det er lagt til grunn følgende takster (2016-kroner): Takstgruppe 1: 42 kroner, takstgruppe 2: 126 kroner. Takstene forutsettes regulert i samsvar med prisstigningen.

Eventuelle kostnadsøkninger over forventet kostnad (P50) ut over prisstigning skal dekkes med statlige midler innenfor rammen til Nye Veier AS og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor prosjektets avtalte kostnad. Kostnadsreduksjoner fordeles på samme måte.

Trafikkforutsetningene framgår av proposisjonsens kapittel 4. Følgende basisforutsetninger er for øvrig lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 5,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 6 mill. 2016-kroner
- Andel som bruker brikke: 80 pst.

Innkrevingsperioden er regnet til om lag 15 år. Brutto bompengeinntekter er beregnet til 2 520 mill. 2016-kroner, der 1 811 mill. 2016-kroner er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnader, 619 mill. 2016-kroner til å dekke finansieringskostnader og 90 mill. 2016-kroner til å dekke innkre-

vingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Samferdselsdepartementet har gitt tillatelse til at bompengeselskapet kan ta opp et lån på om lag 180 mill. 2016-kroner til planlegging/prosjektering inkludert arkeologiske undersøkelser i 2015. Telemark fylkeskommune har påtatt seg garantiansvar for 127 mill. 2016-kroner.

Samferdselsdepartementets vurdering

Ny firefelts veg vil redusere reisetiden. Prosjektet gir dermed store framkommelighetsgevinster for trafikantene. I tillegg gir redusert trafikk langs dagens E18 tryggere forhold for lokaltrafikken og myke trafikanter samt reduserte nærføringsulemper for bebyggelsen. Det ventes nedgang i antall ulykker.

Både Telemark fylkeskommune og Bamble kommune har sluttet seg til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal. Samferdselsdepartementet slutter seg til opplegget. Det omfatter også foreslått opplegg med vurdering av trafikkregulerende tiltak på dagens E18 dersom trafikken blir for høy.

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, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til proposisjonen og forslaget om bompengefinansiering av prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal i Bamble og Porsgrunn kommuner i Telemark. Strekningen fra Langangen til Dørdal betraktes som en sammenhengende strekning, men bygges ut i to trinn. E18 Rugtvedt–Dørdal er første utbyggingsetappe. Komiteen viser til at E18 er et viktig bindeledd mellom Østlandet og Sørlandet. Dagens veg har varierende standard med mye randbebyggelse og mange kryss og avkjøringer. Strekningen har i tillegg stor trafikk, noe som i sum har medført mange alvorlige ulykker og dårlig framkommelighet. Komiteen viser til at utbyggingen av E18 Rugtvedt–Dørdal vil skje i regi av Nye Veier AS. Vegutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS regulerer omfanget av utbyggingsprosjektet for den pris og de øvrige vilkår som framgår av avtalen.

Komiteen viser til at Nye Veier har besluttet at strekningen E18 Langangen–Dørdal er en av de første

delstrekningene i selskapets portefølje som bygges ut. Komiteen viser til at dette er i tråd med Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, der det legges til grunn anleggsstart i første fireårsperiode forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Komiteen merker seg at det nå legges opp til anleggsstart i 2017, og at det planlegges for åpning av strekningen for trafikk i 2020.

Komiteen viser til at prosjektet omfatter bygging av 16,8 km ny firefelts veg. Det vil i tillegg bli bygd 1,2 km tofelts veg for sammenkopling med dagens veg. Den nye vegen reduserer kjørelengden med 1,6 km for strekningen E 18 Rugtvedt–Dørdal.

Komiteen viser til at lokale myndigheter i Bamble kommune og Telemark fylkeskommune gjennom vedtak henholdsvis 9. og 10. desember 2015 har sluttet seg til det foreslåtte opplegget for delvis bompengefinansiert utbygging av ny E18 Rugtvedt–Dørdal.

Komiteen har merket seg at det i proposisjonen foreslås en bompengandel på 40,6 pst., og at bompengepropellet videre baserer seg på en beregningsteknisk rente på 5,5 pst. Komiteen er enig i at nøktern rentefastsettelse er viktig for å begrense risiko.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, mener videre 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 vil peke på 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 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 vil derfor be departementet, i samarbeid med Nye Veier AS, vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente i prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS, vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente med en tilstrekkelig risikoprofil i utbyggingsprosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal i Telemark.

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 flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til svar på komiteens spørsmål i brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden av 31. mai 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 renteutgiften reduseres til 300 mill. 2016-kroner. Innkrevningstiden vil bli redusert med fire år. Ved et rentenivå på 3 pst. vil renteutgiften reduseres til 600 mill. 2016-kroner. Nedbetalingstiden til prosjektet vil med dette reduseres med 3 år.

Flertallet merker seg at det i de lokalpolitiske vedtakenes punkt 5 kommer klart frem at et eventuelt økt økonomisk handlingsrom ønskes benyttes til lavere takster, bedre rabattordninger eller kortere innkrevningstid.

Flertallet deler den lokalpolitiske innstillingen, og mener at et eventuelt økt handlingsrom på prosjektet må komme bilistene til gode gjennom reduserte bomtakster, raskere nedbetalingstid eller mer vei for pengene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet 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 innkrevingskostnader i tråd med intensjonen i bompengereformen. Grunnlaget for å redusere beregningsteknisk rente og en vurdering av statlige lån til etablerte og nye bompengeprojekter inngår i vurderingen.»

Disse medlemmer merker seg at det i de lokalpolitiske vedtakenes punkt 5 kommer klart frem at et eventuelt økt økonomisk handlingsrom ønskes benyttes til lavere takster.

Disse medlemmer deler den lokalpolitiske innstillingen, og mener at et eventuelt økt handlingsrom på prosjektet må komme bilistene til gode gjennom reduserte bomtakster eller raskere nedbetalingstid.

Disse medlemmer merker seg videre at det gjennom lokalpolitiske vedtak er ønsket 10 pst. rabatt på bompengetakstene ved bruk av brikke, men at Samferdselsdepartementet legger til grunn en rabatt på 20 pst. Disse medlemmer mener dette er

svært bra, og viser til at den økte rabatten er en del av regjeringens bompengereform.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at strekningen E18 Rugtvedt–Dørdal er en del av utbyggingsporteføljen til Nye Veier AS. Disse medlemmer viser til at en av begrunnelsene fra regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet for å opprette selskapet, var å sørge for sammenhengende og helhetlig utbygging. Disse medlemmer registrerer imidlertid nå at selv om intensjonen er å betrakte strekningen fra Langangen til Dørdal som en sammenhengende enhetlig strekning, skal Nye Veier AS altså bygge strekningen ut i to trinn.

Disse medlemmer viser til at kostnaden for strekningen E18 Rugtvedt–Dørdal i Nasjonal transportplan 2014–2023 er oppgitt å være kr 3 320 mill. 2013-kroner. Disse medlemmer registrerer nå at kostnaden for prosjektet oppgis å være 4 460 i 2016-kroner, dvs. en nominell økning på 1 120 mill. kroner, om lag 30 pst. opp fra kostnadsanslaget i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer er bekymret for den relativt store kostnadsøkningen i dette prosjektet, og i veiprojektene for øvrig. Disse medlemmer imøteser tiltak for å få kostnadene ned.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet før stortingsvalget i 2013 garanterte å fjerne bompengene på norske veier. Disse medlemmer merker seg at regjeringens forslag i Prop. 128 S (2015–2016) Bompengefinansiering av E18 på strekningen Rugtvedt–Dørdal i Telemark, innebærer en bompengandel for strekningen på 40,6 pst, totalt 1 811 mill. kroner. Disse medlemmer merker seg at Fremskrittspartiet ikke lenger vedstår seg valgløftet fra 2013, og at partiet har endret standpunkt i spørsmålet om bompenger. Disse medlemmer vil understreke at den mest effektive måten å få ned bompengandelen i veiprojekt på, er å øke den statlige bevilgningsandelen til veiprojekter, noe regjeringen har full mulighet til.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet syner til gjeldande NTP der strekninga er føreslege bygd med ein lægre bompengandel enn det regjeringa legg opp til i proposisjonen. Denne medlemen meiner ein bør halde seg på det nivået Stortinget tidlegare har fastsett, noko som fordrar eit høgare statleg bidrag i prosjektet.

Denne medlemen fremjar følgjande forslag:

«Bompengandelen i prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal skal samsvare med nivået som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 1

Bompengandelen i prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal skal samsvare med nivået som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023.

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 Rugtvedt–Dørdal i Telemark. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.

II

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

III

Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS, vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente med en tilstrekkelig risikoprofil i utbyggingsprosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal i Telemark.

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 7. juni 2016

Nikolai Astrup
leder

Karianne O. Tung
ordfører