



STORTINGET

Innst. 308 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 81 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen–Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark

Til Stortinget

Sammendrag

Innledning

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen–Dørdal. Strekningen er delt i to prosjekter; Rugtvedt–Dørdal, som er under utbygging, og Langangen–Rugtvedt, der det foreligger vedtatt kommunedelplan og konsekvensutredning. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 35 km firefelts vei med fartsgrense 110 km/t. Departementet legger nå fram hele strekningen Langangen–Dørdal for å sikre en helhetlig finansiering av hele strekningen.

Delstrekningen E18 Rugtvedt–Dørdal er under utbygging og vil etter planen åpnes for trafikk i desember 2019. Bompengefinansiering av denne strekningen ble vedtatt i Stortinget ved behandling av Prop. 128 S (2015–2016).

Prosjektet er en del av KVV/KS1 for E18 Langangen–Grimstad.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei, Reformen i veisektoren danner grunnlaget for Nye Veier AS sin prosjektportefølje og metodikk. Stortingsmeldingen legger til grunn at både statlige midler og bompenger skal benyttes til å finansiere utbyggingen.

En rammeavtale angir at det skal inngås en veiutbyggingsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS. Veiutbyggingsavtalen forplikter selskapet til å gjennomføre utbyggingen av strekningen E18 Langangen–Dørdal for den pris og de øvrige vilkår som framgår av avtalen.

Ved behandlingen av Prop. 128 S (2015–2016) vedtok Stortinget bompengefinansiering av E18 Rugtvedt–Dørdal. Det foreligger lokalpolitisk tilslutning, og Telemark fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak.

I proposisjonens kap. 2 gjøres det rede for hvordan Nye Veier AS arbeider, og hvordan prosjektprioritering gjennomføres.

I proposisjonens kap. 3 omtales dagens situasjon og mål for utbyggingen. Delstrekningen Rugtvedt–Dørdal har en årsdøgntrafikk på mellom 10 000 og 11 000 kjøretøyer. Dagens vei har varierende standard med mye randbebyggelse og mange kryss og avkjørsler. Delstrekningen Langangen–Rugtvedt har en årsdøgntrafikk på mellom 15 000 og 19 000 kjøretøyer. Ny E18 på strekningen vil fjerne flere kryss, noe som vil være positivt for trafikksikkerheten og i større grad rendyrke veien som en gjennomfartsåre.

Det er lagt til grunn en fartsgrense på 110 km/t på hele strekningen. På eksisterende Grenlandsbru i nordgående retning kan det være aktuelt med lavere fartsgrense på en liten del av strekningen.

For den samlede strekningen E18 Langangen–Dørdal er det dermed inngått tre veiutbyggingsavtaler med en forventet kostnad på til sammen 12 543 mill. 2019-kroner. Vederlaget er satt til 13 574 mill. 2019-kroner.

Den samfunnsøkonomiske netto nytten for E18 Langangen–Dørdal er beregnet til om lag -0,74 mrd. 2019-kroner. Netto nytte per investerte krone (anleggs-

kostnad) er beregnet til -0,07. Uten bompenger er prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte beregnet til om lag -1 mrd. kroner. Netto nytte per investert krone er tilsvarende beregnet til -0,10.

I proposisjonens kapittel 4 omtales den lokalpolitiske behandlingen, mens det i kapittel 5 gjøres rede for bompengelopplegg og trafikkgrunnlag.

Utbyggings- og finansieringsopplegg er beskrevet i proposisjonens kapittel 6.

Finansieringsopplegget bygger på 2 automatiske bomstasjoner på ny vei, med bompengeneinnkreving i begge retninger.

Det er lagt til grunn bompengeneinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengeneinnkreving i perioden 2020–2039.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 81 S (2018–2019).

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, merker seg at prosjektet E18 Langangen–Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark omfatter ca. 35 km firefelts vei med fartsgrense 110 km/t. Delstrekningen E18 Rugtvedt–Dørdal er under bygging. Flertallet viser til behovet for en sammenhengende firefelts møtefri vei på hele strekningen Oslo–Kristiansand. Dette vil gi en vesentlig bedre trafiksikkerhet og kortere reisetid, noe som er viktig både for næringstransport og persontransport i korridoren. I tillegg er E18 en viktig del av utenlandsforbindelsene via ferjehavnene på strekningen.

Flertallet merker seg at ved behandling av Prop. 128 S (2015–2016) vedtok Stortinget bompengefinansiering av E18 Rugtvedt–Dørdal. Denne proposisjonen vil sikre en helhetlig finansiering av hele strekningen Langangen–Dørdal.

Flertallet merker seg at utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Nye Veier AS har redusert utbyggingskostnadene. Reduksjonen er estimert til vel 10 pst. etter at selskapet overtok prosjektet. Kostnadsbesparelsen vil gi lavere bomtakster og forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Flertallet merker seg at det foreligger lokalpolitisk tilslutning, og Telemark fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Finansieringsopplegget bygger på 2 automatiske bomstasjoner på ny vei, og det er forutsatt bompengeneinnkreving i begge retninger. Det gis 20 pst. rabatt ved bruk av gyldig brikke for kjøretøy i takstgruppe 1, og ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er lagt til grunn bompengeneinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. Flertallet merker seg også at de lokalpolitiske vedtakene gir tilslutning til at nullutslippsbiler skal betale bompenger i tråd med nasjonale takstregler.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener det er viktig å sikre en utjamning av den urettferdige fordelingen av brukerbetaling i dagens bompengesystem, og at det er nødvendig å se på hvordan ny teknologi i kjøretøy og trafikkavvikling kan bidra til at man oppnår dette. I tillegg mener dette flertallet at innføring av fradrag for bompengeutgifter som regjeringen skal innføre, er et sentralt tiltak for å sikre en slik utjamning. Dette flertallet mener at en ny ordning også må ivareta personvernet bedre enn dagens bompengeneordning.

Regjeringen er i gang med en gjennomgang av dagens avgiftssystem for bil for å sikre et bærekraftig avgiftssystem mot 2025. Dette flertallet mener spørsmålet om en erstatning for dagens bompengesystem må ses i sammenheng med denne gjennomgangen. Videre mener dette flertallet at denne gjennomgangen må inkludere en utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengeneordning, og som gir en mer effektiv, rimeligere og mer rettferdig løsning.

Dette flertallet vil i den forbindelse trekke frem at regjeringen kontinuerlig gjennomfører en rekke tiltak for å redusere bompengebelastningen for bilistene. Andelen bompenger av veinvesteringer er redusert fra 40 til 28 pst. siden 2013. Det betyr at staten tar vesentlig større del av den samlede finansieringen nå, enn for bare få år siden. Dette flertallet mener det er viktig at regjeringen viderefører arbeidet med å redusere kostnadene ved veiutbygging, blant annet ved å gjennomføre viktige reformer som bidrar til raskere gjennomføring, reduserte prosjektkostnader og økt samfunnsnytte, slik at vi får mer igjen for hver krone vi bruker. Samtidig bevilger denne regjeringen rekordstore summer til vei og byområder. Utbyggingen av norske veier har aldri vært mer omfattende, og vedlikeholdsetterslepet går nå ned for første gang på flere tiår.

Dette flertallet registrerer videre at komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er bekymret for den økende kostnaden som påføres bilistene. Dette flertallet ønsker i den sammenheng å minne om at de aller fleste av dagens aktive bompengeprosjekter ble god-

kjent av Stoltenberg-regjeringen i perioden 2005–2013. Erna Solbergs regjering har siden 2013 nedbetalt restgjeld i bompengeprosjekter, endret finansieringsoppbygg og redusert bompengebdrag på flere prosjekter, samt redusert antall bompengeselskaper fra 60 til 5. Effektiviseringstiltakene for bompengeneinnkrevningen har medført at større andel nå går til å nedbetale restgjeld i prosjektene, fremfor administrasjon av bompengeneordningen. Til sammen har regjeringen spart bilistene for om lag 1,5 mrd. kroner i bompenger. I tillegg innførte regjeringen i 2017 en tilskuddsordning for å redusere bompengetakstene utenfor byområdene. I statsbudsjettet for 2019 bevilges det 531,4 mill. kroner til dette formålet, og i Granavolden-plattformen er det en ambisjon om å doble denne innsatsen. Dette flertallet viser videre til at regjeringen nå utreder en ordning for fradrag for bompengeutgifter i tråd med Granavolden-plattformen, samt at det skal innføres en ordning med delgaranti for bompengelån.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at i den lokalpolitiske behandlingen i Bamble og Porsgrunn kommuner ble det vedtatt at kommunene:

«(...) ønsker primært at E18 bygges med 100% statlig finansiering uten bompenger, eventuelt med lavest mulig bompengandelen. Hvis dette ikke er mulig så støtter kommunene punktene i saken om bompengefinansiering.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Arbeiderpartiets forslag om en utredning av en mer rettferdig vegprising som erstatning for bomstasjoner. GPS-teknologien har gjort tiden moden for å starte utprøving. Dessverre fikk ikke forslaget flertall i Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er bekymret for den økende kostnaden som påføres bilistene. På strekningen Stavanger–Kristiansand–Oslo vil den totale bompengbelastningen bli særdeles høy når alle vegprosjektene starter opp med bominnkreving, og det vil for noen føles urettferdig at bomstasjonen er plassert der den er, uansett hvor den blir plassert. Samtidig ser disse medlemmer en statlig økende forskjell på bompengandelen i de ulike vegprosjektene. Videre viser disse medlemmer til at hver bomstasjon koster mellom 1 og 4 mill. kroner å drifte i året. Disse medlemmer mener derfor det nå er nødvendig med en fullstendig gjennomgang av bruken av bompenger.

Videre viser disse medlemmer til sitt forslag i Innst. 286 S (2017–2018) om statlig garanti på statens egne veier.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet foreslo for Stortinget at en ber regjeringen sørge for at staten overtar garantiansvaret for eksisterende og kommende bompengeprojekt på riksveg.

Videre viser disse medlemmer til regjeringserklæringen, hvor det står følgende:

«Innføre statlig delgaranti for bompengelån til riksveiprosjekter i fylker som er nær grensen for hvor mye garantier de kan stille, der ordningen gir en reell risikodeling mellom stat og fylke.»

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvor stor samlet garantisum for bompengeprojekter det er forsvarlig at Telemark fylkeskommune bærer.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at bompengefinansieringen de siste årene har fått et svært stort omfang. Disse medlemmer viser til at Telemark fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Disse medlemmer viser til Stortingets vedtak 738 (2017–2018) om å vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg. Disse medlemmer mener at med det store omfanget som bompengefinansiering har fått på statlige riksveger, fremstår det som urimelig at kommuner og fylkeskommuner skal stille som garantist for staten sine egne veier.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti støtter å gjøre utbedrende tiltak på den eksisterende veien, særlig av hensyn til trafikksikkerhet. Dette medlem er imidlertid kritisk til at det skal bygges ny fire-felts motorvei, som fører til stor økte kostnader og økte utslipp. Dette medlem mener fellesskapets midler i større grad burde gå til å finansiere en opprustning av jernbanen, mer kollektivtrafikk i byene og gode og trygge bruksveier. Skal vi lykkes med å få gods og persontrafikk over på bane heller enn vei, må vi, slik dette medlem ser det, satse mer på nettopp bane enn nye motorveier.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en proposisjon som nedskalere den planlagte utbyggingen av E18 Langangen–Dørdal til en 2/3-felts vei.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen vurdere hvor stor samlet garantisum for bompengeprojekter det er forsvarlig at Telemark fylkeskommune bærer.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en proposisjon som nedskalere den planlagte utbyggingen av E18 Langangen–Dørdal til en 2/3-felts vei.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tilatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenge til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 på strekningen Langangen–Dørdal i Telemark. Vilåårene fremgår i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2019

Helge Orten

leder

Solveig Sundbø Abrahamsen

ordfører