



Innst. 179 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 57 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune. Prosjektet er foresett finansiert med bompengar og statlege midlar. Prosjektet er ei vidareføring av prosjektet E39 Knutset–Høgset (jf. St.prp. nr. 41 (2007–2008)).

Når prosjektet Knutset–Høgset er ferdig bygd, vil det vera god standard på om lag halvparten av E39 langs nordsida av Batnfjorden. Ein ny veg vidare til Astad vil gje vesentlege gevinstar for bilistar og andre trafikantar. Ved å byggja parsellane Knutset–Høgset og Astad–Knutset i samanheng vil ein samla sett få ei meir effektiv utbygging av strekninga.

Eksisterande veg har dårleg standard med busetnad som ligg tett inntil vegen. Store delar av strekninga har i dag nedsett fartsgrense.

Prosjektet omfattar bygging av ein ny tofelts veg på 5,6 km frå Astad sentrum til Knutset. Den nye vegen blir bygd utanom eksisterande busetnad og vil gje 80-sone på heile strekninga. Bygging av ny veg medfører at det ikkje lenger vil vera nødvendig med ny gang- og sykkelveg langs den eksisterande vegen.

Ein konsekvens av å byggja heile strekninga Høgset–Knutset–Astad i samanheng er at ferdigstillinga av prosjektet Knutset–Høgset vil bli utsett med om lag eitt og eit halvt år.

Utbygginga er planlagt starta vinteren 2011 med forventna trafikkopning i 2013, samtidig med Knutset–Høgset.

Kostnadsoverslaget er 142 mill. 2010-kroner. Netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til -90 mill. kroner, med netto nytte per budsjettkrone (NNB) på -0,6. Nettonytte over totale kostnader er rekna til -0,3. Det er lagt opp til at innkrevjing vil skje både på ny og eksisterande veg via to bomstasjonar nord for Astad.

Den lokalpolitiske handsaminga er omtala i kapittel 4 i proposisjonen.

Bompengeselskapet E39 Knutset–Astad AS blei etablert 19. januar 2010.

Finansierings- og bompengeplegg

Det er lagt til grunn 112 mill. kr i bompengar til prosjektet, noko som inneber at vel 78 pst. av utbyggingskostnadene er foresett dekkja med bompengar.

Finansieringsplanen går fram av tabellen nedanfor:

Finansieringsplan (Mill. 2010-kr)

	2010–2013	2014–2019	Sum
Statlege midlar	15	15	30
Bompengar	127	-15	112
Sum	142	0	142

Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing i automatiske bomstasjonar på ny og gamal veg. Innkrevjinga startar når prosjektet opnar for trafikk i 2013. Trafikkføresetnadene og føresetnader elles går fram av kapittel 3 i proposisjonen.

Med føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til 12 år. Prosjektet ligg følgeleg an til å få ein relativt kort nedbetalingsperiode og er robust i høve til endringar i føresetnadene.

Med det foreslåtte innkrevjingsopplegget og dei føresetnadene som ligg til grunn for bompengevurderingane, vil trafikantane betala om lag 200 mill. kroner i bompengar. Av dei innbetalte bompengane vil om lag 112 mill. kroner gå til å dekkja anleggskostnader, 22 mill. kroner til innkrevjing og drift av bompengeselskapet og om lag 66 mill. kroner til å dekkja finansieringskostnader.

Møre og Romsdal fylkeskommune ønskjer ei ordning som gjev fritak eller rabatt for lokalbefolkninga i visse delar av kommunen. Med det opplegget som her er valt, er det god samanheng mellom nytte og betaling. Samferdselsdepartementet finn derfor ikkje å kunna gå inn for fritak eller spesielle rabattordningar.

Fylkestinget i Møre og Romsdal fylkeskommune gjorde 7. desember 2009 følgjande vedtak:

«Fylkestinget vil gi fylkeskommunal garanti for nødvendige bompengelån til bygging av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune.»

Forskotteringsavtaler

Samferdselsdepartementet har ei fullmakt frå Stortinget til å inngå avtaler om forskottering av midlar til vegformål utover gitt løyving på kap. 1320 Statens vegvesen, postane 30, 31, 36 og 37. Tradisjonelt er forskotteringar gjort av kommunar, fylkeskommunar, næringsliv m.m. Det er etter kvart også blitt ein del tilfelle der bompengeselskap forskotterer statlege midlar, slik det er forslag om i proposisjonen. Samferdselsdepartementet har til no ikkje rekna forskottering med bompengar inn i dei samla forskotteringane som blir omfatta av fullmaktsgrensa. Samferdselsdepartementet legg opp til å endra denne praksisen. Det er nødvendig å heva fullmakta vesentleg. Samferdselsdepartementet vil derfor koma tilbake med forslag for Stortinget til å heva fullmaktsgrense tidleg i 2011.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra

Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til proposisjonen og forslag om utbygging og finansiering av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal. Prosjektet er en vide-reføring av prosjektet E39 Knutset–Høgset og omfatter bygging av en ny tofelts veg på 5,6 km. Dagens veg har dårlig standard, og bosetting ligger tett inntil vegen. Store deler av strekningen har i dag nedsatt fartsgrense, mens fartsgrensa for ny veg blir 80 km/t.

Komiteen er positiv til en sammenhengende utbygging av parsellene Knutset–Høgset og Astad–Knutset og viser til at dette samlet sett er en mer effektiv utbygging av strekninga, selv om det betyr at ferdigstillinga av prosjektet Knutset–Høgset vil bli utsatt med ca. ett og et halvt år.

Komiteen understreker at bygging av ny E39 mellom Astad og Høgset er et viktig prosjekt. Komiteen har merket seg at en samlet utbygging gir god effekter for bilister og andre trafikanter når Astad–Knutset bygges samtidig med strekningen Knutset–Høgset. Komiteen ser på prosjektet som del i arbeidet med modernisering av E39 gjennom Møre og Romsdal. Komiteen ser også på prosjektet som en del av den nødvendige opprustingen av veinettet i Norge som er viktig for å styrke den langsiktige verdiskapingen, forbedre trafikksikkerheten og redusere miljøulemper.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at kostnadsoverslaget for prosjektet er 142 mill. 2010-kroner, og at dette er forutsatt finansiert med 112 mill. kroner bompenger og 30 mill. kroner statlige midler.

Flertallet viser til at den lokalpolitiske behandlinga i Gjemnes kommune, Tingvoll kommune, Molde kommune, Kristiansund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune viser at det er lokal enighet om prosjektet. Flertallet viser også til at fylkestinget i Møre og Romsdal har vedtatt at de vil gi fylkeskommunal garanti for nødvendige bompengelån for prosjektet.

Flertallet er enig i Samferdselsdepartementets vurdering om at opplegget for bompenginnkreving som er valgt, vil gi en god sammenheng mellom nytte og betaling og at det derfor ikke tilrås ordning med fritak eller rabatt for lokalbefolkningen i visse deler av kommunen, slik Møre og Romsdal fylkeskommune ønsker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet gir sin fulle tilslutning til prosjek-

tet. Disse medlemmer stiller seg derimot helt avvisende til bruk av bompengefinansiering som finansieringsløsning.

Disse medlemmer viser til statsrådets svar av 19. januar 2011 på spørsmål 1 og 2 fra Fremskrittspartiets fraksjon angående Prop. 57 S (2010–2011), der det i svaret kommer frem at man verken har vurdert midtdeler eller flere felter på strekningen. Disse medlemmer viser til at det i svaret kommer frem at ÅDT i år 2030 på strekningen er anslått til 2 820 kjøretøy i døgnet, og at det i henhold til vegnormalene er krav om 1 m bred midtmerking mellom kjørefeltene for veier med ÅDT over 4000. Disse medlemmer understreker at ÅDT-anslag ofte viser seg å være for lave, og mener at man som et minimum burde ha vurdert bred midtmerking på strekningen, et tiltak som samtidig gjør det mulig å bygge midtrekkverk for en billig penge dersom dette viser seg å være nødvendig i fremtiden.

Disse medlemmer viser til statsbudsjettet for 2011 der det fremkommer at anslaget for oljefondet ved utgangen av 2010 er på 3 018 mrd. kroner. Disse medlemmer understreker at nettopp investering i gode veier i eget land er en forsvarlig og fornuftig disponering av oljepenger også i et generasjonsperspektiv. Nye gode veier varer i 50–70 år. Modernisering av det norske veinettet slik Fremskrittspartiet har foreslått i Fremskrittspartiets alternative NTP for 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), vil derfor også være investering for kommende generasjoner. Bruk av bompengefinansiering anser Fremskrittspartiet som en fullstendig unødvendig ekstraskatt på transport. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt representantforslag Dokument 8:149 S (2009–2010) om endringer i beregningsmetode for samfunnsmessig nytte av investeringer i vei og jernbane, og at forslaget vil kunne ha store konsekvenser for hvordan man ser på bompenger.

Disse medlemmer viser til at staten ifølge «Bil og vei – statistikk 2010» hentet 46 mrd. kroner fra avgifter på bil i 2009. Disse medlemmer viser til at avgiftsanslagene for 2011 i Prop. 1 LS (2010–2011) innebærer store økninger på blant annet engangsavgift (+3,8 mrd. kroner i forhold til regnskap 2009) og dieselavgift (+1,6 mrd. kroner). Disse medlemmer viser til at Statens vegvesens budsjett for 2011 i Prop. 1 S (2010–2011) bare er 15 mrd. kroner, og at dette dermed utgjør under en tredjedel av det staten henter fra avgifter på bil. Disse medlemmer mener derfor at det er urimelig at bilistene i tillegg skal betale bompenger.

Disse medlemmer viser til at komiteen nå behandler 3 nye saker om veiutbygging, som finansieres gjennom bruk av bompenger (hhv. Prop. 53 S (2010–2011), Prop. 56 S (2010–2011) og Prop. 57 S

(2010–2011)). Samlet i denne perioden har Stortinget behandlet prosjekter med en samlet finansieringsramme på 15 mrd kroner, hvorav 10 mrd. kroner brukes til veiformål. Disse medlemmer støtter samtlige veiprosjekter, men basert på full statlig finansiering. Alle de øvrige partiene har støttet bruk av bompenger til finansiering. Dette medfører en netto bompengeregning på 8 482 mill. kroner. I tillegg pålegges bilistene å betale 6 557 mill. kroner for å dekke finansieringskostnader og innkrevingskostnader. Samlet blir regningen til bilistene på 15 mrd. kroner tilnærmet samme beløp som samlet investering. Bruken av bompengefinansiering fortsetter altså å øke betydelig i denne perioden, også slik utviklingen var i forrige periode under den samme regjeringen, og med tilslutning fra de samme partiene, Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Utviklingen hittil i denne perioden medfører en betydelig transportskatt for enkeltrafikanter og for næringslivet i de neste 15 årene. Disse medlemmer mener at dette er unødvendig og uheldig. Disse medlemmer mener at Norge som nasjon har svært god råd, og bør investere i nasjonal infrastruktur og ikke bare i utenlandsk finanskapital med stor risiko.

Disse medlemmer peker igjen på at bompengefinansiering, som i dette prosjektet, er en svært dyr form for finansiering. Fra saken fremgår det:

«Tabell 5.1 Finansieringsplan (Mill. 2010-kr)

	2010–2013	2014–2019	Sum
Statlege midlar	15	15	30
Bompengar	127	-15	112
Sum	142	0	142

Med det foreslåtte innkrevingsopplegget og dei føresetnadene som ligg til grunn for bompengevurderingane, vil trafikantane betala om lag 200 mill. kr i bompengar. Av dei innbetalte bompengane vil om lag 112 mill. kr gå til å dekke anleggskostnader, 22 mill. kr til innkrevjing og drift av bompengeselskapet og om lag 66 mill. kr til å dekke finansieringskostnader.»

Disse medlemmer har merket seg at bilistene i tillegg til et bidrag på 112 mill kroner til bygging av prosjektet også må betale finansierings- og innkrevingskostnader på 88 mill. kroner. Bompengeregningen blir altså samlet 200 mill. kroner for å modernisere E39 for 142 mill. kroner. Disse medlemmer har også merket seg at en fortsatt uavklart situasjon knyttet til Eurovignettdirektivet kan resultere i høyere passeringkostnader, og viser til sakens omtale av dette:

«Det er lagt til grunn ein gjennomsnittleg takst på 20 kr i 2009-prisnivå. Kor høg grunntaksten må vera, vil avhenga av rabattsystemet. Det er lokalt ikkje gjort vedtak om rabattsystem. Statens vegvesen har tilrådd at det blir lagt opp til eit system med 20 pst. rabatt for dei som inngår AutoPASS-avtale med bompengeselskapet og ein flat brikkerabatt på 10 pst. for dei med brikke frå andre bompengeselskap. Dette vil gje ein takst for lett bil på 21–25 2010-kr og med

dobbel takst for tunge køyretøy. Eit takstsystem med rabattar frå 30 til 50 pst. vil føra til auka grunntakst. Strekninga er ein del av TERN-vegnettet, og fell dermed inn under verkeområdet for Eurovignettdirektivet. Det er i Eurovignettdirektivet ei maksimal grense for Rabatt på 13 pst. Norge prøver å få unntak frå dette kravet og har derfor førebels ikkje implementert direktivet.»

Disse medlemmer viser til følgende tall fra Trygg Trafikk som viser at Norge sakker akterut i trafikksikkerhetsarbeidet i forhold til våre naboland:

	2007	2008	2009	2010*	Prosentvis endring 07–10*
Sverige	471	397	358	270	-42,7 pst.
Danmark	406	406	303	272	-33,0 pst.
Finland	380	344	279	270	-28,9 pst.
Norge	233	255	212	210	-9,9 pst.
Totalt	1 490	1 402	1 152	1 022	-31,40 pst.

* Tallene for 2010 er foreløpige

Kilde: <http://www.tryggtrafikk.no/?module=Files;action=File.getFile;ID=7894>

Disse medlemmer påpeker at tabellen viser at antall trafikkdødsfall i Norge har blitt redusert med 9,9 pst. fra 2007 til 2010, samtidig som Sverige har redusert antall trafikkdødsfall med 42,7 pst. og Danmark med 33 pst. Disse medlemmer vil videre vise til at tall fra Sverige viser at det er en klar sammenheng mellom infrastrukturinvesteringer og forbedret trafikksikkerhet:

«75 prosent av dødsfallene hadde sannolikt kunnat undvikas om vägtransportsystemet varit så förlåtande som Nollvisionens förutsätter.» (Pressemelding fra Trygg Trafikks svenske søsterorganisasjon NTF, 7. januar 2008)

«Vägens bristande säkerhetsstandard visade sig orsaka 72 procent av dödsfallen, medan 53 procent berodde på brister i bilens säkerhetsstandard och 42 procent på förarens regelbrott.» (Pressemelding fra Folksam, 10. januar 2007)

Disse medlemmer mener at en unødvendig bompengefinansiering som også medfører at bilistene faktisk betaler mer i bompenger enn det veien koster å bygge, er uanstendig. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal slik det er redegjort for i Prop. 57 S (2010–2011). Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler om det er nødvendig for å holde fremdrift i saken, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal slik det er redegjort for i Prop. 57 S (2010–2011). Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler om det er nødvendig for å holde fremdrift i saken, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til sine merknader og til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottera bygginga av

ny E39 mellom Astad og Knutset, og til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i Prop. 57 S (2010–2011) og Innst. 179 S (2010–2011).

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. februar 2011

Knut Arild Hareide

leder

Susanne Bratli

ordfører

