



Innst. 373 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 106 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utviding av Aust-Agderpakka

Til Stortinget

1. Sammendrag

Bakgrunn

Ved den lokale handsaminga av Aust-Agderpakka i 1999, jf. St.prp. nr. 30 (2001–2002) om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av E 18 i Aust-Agder, var det lagt til grunn utbygging av E18 gjennom nesten heile fylket. Grunna nedjustert bompengebidrag og lågare statleg ramme enn lagt til grunn ved den lokale handsaminga, blei utbygging av strekninga Vinterkjær–Arendal, inkl. nytt Vinterkjærkryss, tatt ut av pakka før saka blei lagt fram for Stortinget.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 33 (2004–2005) om gjennomføring av E18 Grimstad–Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering, slutta Stortinget seg til ein revidert finansieringsplan for Aust-Agderpakka, noko som blant anna innebar utbygging av strekninga Grimstad–Kristiansand til firefelts veg som OPS-prøveprosjekt. Strekninga Brokelandsheia–Vinterkjær blei opna for trafikk i 2004 og strekninga Grimstad–Kristiansand stod ferdig i 2009. Det er også gjennomført ei rekkje trafikksikkerheits- og kollektivtrafikktiltak langs E18 i fylket.

Innkrevinga av bompengar langs E18 starta i november 2001 i bomstasjonar i Gjerstad kommune og på kommunegrensa mellom Grimstad og Lillesand. Det blei lagt til grunn avvikling av bompengordninga seinast 1. november 2021.

Om utvidinga av Aust-Agderpakka

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utviding av Aust-Agderpakka for å finansiera planlegging av E18 på strekninga Tvedestrand–Arendal samt planlegging og gang- og sykkelvegutbygging langs E18 og fv. 402. Desse tiltaka blir foreslått finansierte dels gjennom etablering av ein ny bomstasjon og dels ved forlenga innkrevjings-tid i to eksisterande bomstasjonar med om lag eitt år. Takstane i kvar av dei to bomstasjonane, den nye og den gamle ved grensa mellom Lillesand og Grimstad kommunar, blir halvparten av takstane i den gamle bomstasjonen. Takstane i bomstasjonen i Gjerstad kommune blir uendra.

Den lokale handsaminga til utvida Aust-Agderpakke er nærare omtala i pkt. 3 i proposisjonen. Statens vegvesen har i etterkant av den lokale handsaminga gjort ei vurdering av trafikale endringar ved etablering av ein ny bomstasjon og halvering av takstane i eksisterande bomstasjon i Lillesand. Figur 4.1 i proposisjonen viser dagens trafikk på vegnettet med takstar på kr 30/60 for lette/tunge kjøretøy i dagens bomstasjon på kommunegrensa mellom Lillesand og Grimstad, og forventa trafikale endringar når takstane blir halverte i denne bomstasjonen, og det blir etablert ein ny bomstasjon på E18 vest i Lillesand med same takstnivå.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet meiner forslaget til ny bomstasjons- og innkrevjingsstruktur for Aust-Agderpakka er ei fornuftig betring. Delt innkrevjing med fleire bomstasjonar kombinert med lågare takstnivå per bomstasjon, gir ei meir rettferdig innkrevjing med betre samsvar mellom betaling og nytte. Det foreslåtte opplegget vil føra til at fleire trafikantar som har nytte av ny E18, vil betala bompengar.

Gjennom handsaminga av Ot.prp. nr. 15 (2007–2008) er det opna for å nytta bompengar til drift av kollektivtrafikk i einskilde tilfelle. Høvet er likevel avgrensa til byområde når bruken inngår i ein plan for eit heilskapeleg og samordna transportsystem. Det er derfor ikkje heimel for å nytta bompengar til bussdrift mellom Arendal og Kristiansand. Bussdrift her er eit fylkeskommunalt ansvar.

Samferdselsdepartementet meiner det i denne omgang ikkje er aktuelt å setja av bompengar som bidrag til bygging av nytt Vinterkjærkryss, då krysset ikkje er fullfinansiert med 50 mill. kroner i bompengetilskot. Prioritering av Vinterkjærkrysset kan først bli avklara i 2013 i samband med Nasjonal transportplan 2014–2023.

På denne bakgrunn legg departementet opp til utviding av Aust-Agderpakka med ei samla økonomisk ramme på inntil 200 mill. kroner. Tiltaka er vist i tabell nedafør.

Utviding av Aust-Agderpakka

– Planleggingsmidler til E18 Tvedestrand–Arendal	inntil 50 mill. kr
– Planlegging og bygging av g/s-veg fv. 402 Storemyr–Birkeland	inntil 100 mill. kr
– Planlegging og bygging av g/s-veg E18 Tvedestrand–Lillevåje	inntil 40 mill. kr
Sum	inntil 190 mill. kr

Departementet føreset at ramma på 200 mill. kroner står fast ved ev. kostnadsauke på gang- og sykkelvegprosjekta. Departementet sluttar seg til fylkeskommunen sitt forslag til bomstasjonsplassering, takstar og rabattar. Truleg vil dagens ordning vera nedbetalt tidleg i 2018, altså over tre år tidligare enn opphavleg lagt til grunn. På basis av dette er det rekna at innkrevjingstida blir om lag eitt år lengre, til 2019, for å dekkja utvidinga på 200 mill. kroner.

Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utviding av Aust-Agderpakka, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene lagt til grunn i proposisjonen.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Hilde Anita Nyvoll, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspar-

tiet, 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 Prop. 106 S (2010–2011) Utviding av Aust-Agderpakka.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er tilfreds med initiativet fra Aust-Agder fylkeskommune i saken, og som følges opp med et positivt forslag i proposisjonen.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at E18 mellom Arendal og Tvedestrand har en standard langt under dagens krav og er den strekningen i Agderfylkene som er mest prekær å få gjort noe med.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet sluttar seg til den skisserte løsinga hvor man justerer dagens bomstasjons- og innkrevningsstruktur for Aust-Agderpakka. Dette innebærer at man får to bomstasjoner på strekningen Grimstad–Kristiansand, med halvering av dagens takster i eksisterende bom på kommunegrensa mellom Grimstad og Lillesand og tilsvarende takst i ny bom vest for Lillesand. Taksten i bomstasjonen på E18 i Gjerstad kommune forblir uendret. Disse medlemmer registrerer også at det antas at bompengerperioden må forlenges med om lag ett år i de eksisterende bomstasjoner og i ny bomstasjon, likevel vil innkrevningstida bli vesentlig kortere enn det som opprinnelig ble lagt til grunn.

Disse medlemmer registrerer at det har vært mye fokus på at ekstrainntektene ved deling av dagens bomstasjon på den aktuelle strekningen, skal finansiere planlegging av ny E18 Arendal–Tvedestrand.

Disse medlemmer registrerer dette, men vil peke på at mesteparten av ekstrainntektene på 200 mill. kroner vil gå til trafikksikkerhetstiltak, dvs. planlegging og bygging av gang- og sykkelvei langs fv. 402 Storemyr–Birkeland og langs E18 Tvedestrand grense–Lillevåje.

Disse medlemmer viser for øvrig til at ny E18 Arendal–Tvedestrand er en del av Nasjonal transportplan (NTP). En utvidelse av Aust-Agderpakka slik som foreslått i proposisjonen, sikrer fram-

drift i dette prosjektet. Disse medlemmer vil også understreke at Aust-Agderpakka er et spleiselag hvor hensikten er å få til en utbygging av en tidsmessig og moderne europavei gjennom fylket. Disse medlemmer vil peke på at det er overført betydelige midler fra bomstasjonen i Gjerstad kommune, forhåndsinnkreving på «gamle» E18 i Grimstad og ved dagens bom på E18 – også i Grimstad kommune – for å finansiere ny E18 Grimstad–Kristiansand.

Disse medlemmer mener derfor at forslaget om å dele dagens bomstasjon på E18 Grimstad–Kristiansand, er en fornuftig forbedring og gir en mer rettferdig innkreving. Disse medlemmer vil peke på at man ved en deling av bommen vil sørge for at alle som bruker E18 mellom Grimstad og Kristiansand da vil være med på å betale veien basert på bruk. Disse medlemmer registrerer at det pågår en debatt om dette. Disse medlemmer vil understreke at for de bilistene som i dag betaler bompenger på deler eller hele strekningen vil det bety uendret eller lavere betaling, men at de som i dag ikke betaler for bruk vil måtte betale noe med ny bomstasjonsstruktur.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at regjeringen i denne saken vil forhåndsinnkreve bompenger til planlegging av E18 Arendal–Tvedestrand, en vei som med dagens regjering kanskje ikke blir bygd. Disse medlemmer viser til at dette har ført til kraftige reaksjoner fra blant annet NAF, som mener at regjeringens handlingsmåte er fullstendig uakseptabel, fordi det er et soleklart brudd på nytteprinsippet. I NAFs brev til komiteen av 11. mai 2011 kommer det frem at den risikoen som departementet ønsker å overføre til bilistene, er en meget alvorlig utvikling som NAF fra et forbrukerperspektiv ikke kan akseptere. NAF ber samtidig komiteen om å avvise saken, og stille nødvendige planmidler til disposisjon.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker sammenhengende motorvei på hele strekningen E18 Oslo–Kristiansand, og videre på E39 fra Kristiansand til Stavanger. Disse medlemmer viser til at en stor del av Norges befolkning bor i denne transportkorridoren, og det er mange ulykkesutsatte veistrekkninger i korridoren.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet flere ganger har foreslått midler til planlegging av strekningen Tvedestrand–Arendal, blant annet i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2010, jf. Innst. 350 S (2009–2010), der disse medlemmer i sine merknader foreslo å øremerke 25 mill. kroner til dette formålet.

Disse medlemmer viser til at bompenger er en svært dyr måte å finansiere vei på. Disse medlemmer viser til statsrådets svar av 11. mai 2011 på

spørsmål 1 fra transport- og kommunikasjonskomiteen, der det kommer frem at kapitalkostnadene for å finansiere 190 mill. kroner dersom man legger til grunn en rente på 6,5 pst., og at investeringen finansieres av bompenginntekter. Kostnadene ved etablering og drift av ny bomstasjon i Lillesand samt ett års forlenget innkreving i dagens bomstasjoner til 2019 er beregnet å utgjøre i størrelsesorden 40 mill. kroner.

Disse medlemmer vil ikke gå inn på diskusjonen angående antall og plassering av bomstasjonene. Disse medlemmer viser til at bompenger alltid vil ramme skjevt, noe brevet fra Lillesand kommune til transport- og kommunikasjonskomiteen av 6. mai 2011 underbygger. Disse medlemmer mener derfor den beste løsningen er statlig fullfinansiering.

Disse medlemmer viser til statsbudsjettet for 2011 der det fremkommer at anslaget for oljefondet ved utgangen av 2010 var 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 en 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 og statlige investeringer.

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 engangsvgift (+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 på 15 mrd. kroner, og at dette dermed utgjør under en tredel 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 mener at bompengefinansiering er helt unødvendig gitt Norges økonomiske situasjon, og at nye veier bør bygges i henhold til forventet trafikkvekst for å redusere risikoen for ulykker.

Disse medlemmer støtter en utbygging på strekningen nevnt i Prop. 106 S (2010–2011), men fremmer av grunner nevnt ovenfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler til planlegging av E18 på strekningen Tvedestrand–Arendal samt planlegging og gang- og sykkelveiutbygging langs E18 og fv. 402, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiet også var imot bompengefinansiering i den opprinnelige Aust-Agderpakken. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til merknader fra medlemmene fra Fremskrittspartiet i Innst. S. nr. 121 (2000–2001), jf. til St.prp. nr. 30 (2000–2001) om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av E18 i Aust-Agder.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til forslag i Høyres transportplan og Nasjonal transportplan (NTP), jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), om å realisere denne strekningen som et OPS-prosjekt. Disse medlemmer viser også til Høyres alternative statsbudsjett for 2011, hvor det ble lagt inn 200 mill. kroner til forsert planlegging

Disse medlemmer peker på statens ansvar for å bygge ut riksvegnettet. Disse medlemmer reagerer på at det må til et lokalt initiativ og utvidelse av Aust-Agderpakken for å finansiere planlegging av et prosjekt som regjeringen selv har lagt inn i NTP. Disse medlemmer viser til brevet av 6. mai 2011 fra Birkenes og Lillesand kommuner og Knutepunkt Sørlandet. Disse medlemmer viser til at det er stor lokal og regional uenighet om denne endringen i forutsetninger for pakken. Disse medlemmer vil hevde som prinsipp i bompengesaker, at det bør være bred og omforent lokal vilje til stede hvis Stortinget skal pålegge en bompengordning i Norge. Disse medlemmer mener at disse forutsetningene ikke er til stede i denne saken, og mener at de foreslåtte tiltakene finansieres innenfor dagens ordning, som dermed videreføres. Disse medlemmer viser til at samferdselsministeren i brev til komiteen, datert 23. mai 2011, svarer at dette vil forlenge nedbetalingstiden med inntil 18 måneder. Dette er bare seks måneder lenger enn de endrete forutsetningene som ligger i denne saken. Disse medlemmer har merket seg at dette likevel ligger klart innenfor det opprinnelige stortingsvedtaket for Aust-Agderpakka i St.prp. nr. 30 (2000–2001).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det er viktig å sikre nødvendige midler til planlegging av E18 på strekningen Tvedestrand–Arendal samt gang- og sykkelvei langs E18 og fv. 402. Dette medlem mener det haster med å få gjort noe med strekningen, og registrerer den positive viljen fra Aust-Agder til å være villig til å bruke

bompenger for å realisere disse viktige prosjektene. Dette medlem mener det er viktig at E18 Tvedestrand–Arendal planlegges for å sikre at strekningen kan bli prioritert i kommende nasjonale planer.

Dette medlem merker seg imidlertid at det foreliggende forslaget med delt innkreving med flere bomstasjoner har regional støtte, men at det samtidig er gjort ulike vurderinger lokalt i kommunene, samt i Vest-Agder fylkeskommune, noe blant annet høringsuttalelsene tydelig viser.

Dette medlem mener bompenger og brukerbetaling på vei kan være et relevant virkemiddel i denne sammenheng. Kombinasjon av statlige midler, fylkeskommunale midler og brukerfinansiering bidrar til å realisere viktige veiprosjekter. Dette medlem er likevel svært opptatt av at et slikt system skal oppleves rettferdig, og at bompengeprojekt skal ha en solid forankring. For at bompengesystemet skal kunne opprettholdes, er det viktig at ordningen ikke oppleves urimelig, eller urettferdig, blant annet med tanke på geografi. Dette medlem ønsker å sikre et mest mulig robust og bærekraftig system fremover. Dette medlem mener at et grunnleggende prinsipp i bompengepolitikken er at alle bompengeprojekter skal være lokalt initiert og vedtatt lokalt. Det er viktig at disse lokalpolitiske vedtakene om bompengefinansiering er basert på gode prosesser der alle konsekvenser er vurdert før vedtak fattes, slik at en sikrer legitimitet hos innbyggerne. Dette medlem merker seg at det er ulike syn i Agderfylkene og blant kommunene som er berørt knyttet til finansieringsløsningen som er valgt, men at det samtidig er bred enighet om behovene – ikke minst i et trafikksikkerhetsperspektiv. Dette medlem mener derfor regjeringen må sørge for at prosjektene kan realiseres, men at prosjektene i proposisjonen tas inn ved at den eksisterende ordningen forlenges.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre dagens innkrevningsordning i den vedtatte Aust-Agder pakken, og å finansiere de omtalte tiltakene i Prop. 106 S (2010–2011), innenfor dagens vedtatte bompengordning.»

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler til planlegging av E18 på strekningen Tvedestrand–Arendal samt planlegging og gang- og syk-

kelveiutbygging langs E18 og fv. 402, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen videreføre dagens innkrevningsordning i den vedtatte Aust-Agder pakken, og å finansiere de omtalte tiltakene i Prop. 106 S (2010–2011), innenfor dagens vedtatte bompengordning.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene 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 og krevja inn bompengar for å finansiera planlegging av E18 på strekningen Tvedestrand–Arendal samt finansiera planlegging og gang- og sykkelvegbygging langs E18 og fv. 402. Vilråa går fram av Prop. 106 S (2010–2011) og Innst. 373 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærmare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 31. mai 2011

Knut Arild Hareide

leder

Freddy de Ruiter

ordfører

