



# Innst. 393 S

(2014–2015)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 134 S (2014–2015)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark

Til Stortinget

#### Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av fase 1 av en bypakke for transport i Grenland i Telemark.

Lokale myndigheter ønsker å styrke Grenlandsområdet som en attraktiv og konkurransedyktig region ved å gjennomføre samferdselstiltak i årene framover. Målet for Bypakke Grenland fase 1 er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange samt at forholdene for næringslivets transporter skal forbedres.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av Bypakke Grenland fase 1. I tillegg kommer statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Samlet økonomisk ramme for Bypakke Grenland fase 1 er på om lag 2,7 mrd. 2015-kroner. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av bompeng- og finansieringsopplegg. Samferdselsdepartementet mener de økonomiske forutsetningene som er lagt til grunn for pakken, er realistiske, og anbefaler i hovedsak det lokale forslaget til utbygging og finansiering.

Bypakke Grenland og prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Den lokalpolitiske behandlingen er nærmere omtalt i kapittel 2 i proposisjonen.

### Aktuelle prosjekter og tiltak i Bypakke Grenland fase 1

Forslaget som legges fram, er forankret i en konseptvalgutredning med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1) der det er lagt til grunn at videre utvikling av transportsystemet skal ta utgangspunkt i en trinnvis utbygging. I fase 1 prioriteres en optimalisering av dagens transportsystem, med utbygging av rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand og fv. 32 Gimleveien–Augestadveien. I tillegg inngår næringstransporttiltak, gang- og sykkelvegutbygging og kollektivtrafikk-, bymiljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Konseptvalgutredningen omfatter transportsystemet i de fire kommunene som inngår i Grenlandsregionen: Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble. I fase 2 inngår vegprosjekter som bedrer forbindelsen til E18 og rv. 36 samt videre utbygging av gang- og sykkelveger, og fase 3 med vegprosjekter som bedrer framkommeligheten for lokaltrafikken innen regionen.

Som det går fram av kapittel 2 i proposisjonen, sluttet kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan seg til forslaget, mens Bamble kommune vedtok å ikke delta i fase 1 av Bypakke Grenland.

#### *Prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand*

Prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand er prioritert i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Prosjektet omfatter bygging av 3,6 km trefelts veg med midtrekkverk i ny trase. I tillegg inngår nødvendige tilknytninger til dagens vegnett, støyskjerming, busslommer og delvis gang- og sykkelveg. Dagens veg forutsettes omklassifisert til kommunal/fylkeskommunal veg.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, som har et kostnadsanslag på om lag 570 mill. 2015-kroner. Prosjektets samfunnsøkonomiske

netto nytte er beregnet til om lag 30 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til 0,1.

Det legges opp til anleggsstart høsten 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i løpet av 2018. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til endelig styrings- og kostnadsramme for prosjektet i statsbudsjettet for 2016.

### **Prosjektet fv. 32 Gimleveien–Augestadveien**

Prosjektet fv. 32 Gimleveien–Augestadveien omfatter oppgradering av en 1,3 km lang strekning, inkl. fjerning av planovergangen for jernbanen mellom Porsgrunn og Skien. Prosjektet vil dermed fjerne ventetider, gi økt trafikkikkerhet og legge til rette for økt togfrekvens.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, som har et kostnadsanslag på om lag 570 mill. 2015-kroner. Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag 550 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til 1,1.

Det legges opp til anleggsstart i 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2017. Prosjektet i fase 1 er nærmere beskrevet i kapittel 3 i proposisjonen.

### **Programområdetiltak**

I tillegg til de to vegprosjektene inngår også programområdetiltak. Lokale myndigheter har gått inn for et opplegg der programområdetiltakene er delt i to:

- Regionale tiltak – tiltak for helhetlige løsninger med regional betydning. Det er lagt til grunn om lag 900 mill. kr til slike tiltak.
- Lokale tiltak der hver av de tre kommune kan prioritere fra en tiltaksliste. Det er lagt til grunn om lag 300 mill. kr til slike tiltak. Midlene forutsettes fordelt mellom kommunene etter antall innbyggere, noe som innebærer 174 mill. kr til Skien, 114 mill. kr til Porsgrunn og 12 mill. kr til Siljan.

Tiltak som igangsettes først, vil være gang- og sykkelveger med godkjent reguleringsplan, mindre trafikkikkerhetstiltak innenfor regulert vegareal og tiltak som ikke krever regulering.

### **Kollektivtilbud**

Bypakke Grenland fase 1 innebærer videre en vesentlig satsing på utvikling av kollektivtilbudet. I opplegget som ble lagt fram for lokalpolitisk behandling, er det lagt til grunn 310 mill. kroner til kollektivtrafikktiltak og 310 mill. kroner til drift av kollektivtransport (2013-prisnivå).

Samferdselsdepartementet har inngått avtale mellom staten, Telemark fylkeskommune og Porsgrunn, Skien og Siljan kommuner om 215 mill. kroner i belønningsmidler for bedre kollektivtransport og redusert bilbruk i perioden 2013–2016. Belønningsmidlene finansierer en satsing på kollektivtransport som kalles Bussløftet 2014.

Lokale myndigheter ønsker å videreføre denne satsingen etter 2016 gjennom å benytte bompenger til finansiering av drift av kollektivtransporten.

Kollektivsatsing vil også bli et tema i eventuelle kommende forhandlinger om bymiljøavtale i Grenland. Departementet vil i den forbindelse komme tilbake til hvordan driften av kollektivtransporten skal finansieres.

### **Effekter av Bypakke Grenland fase 1**

Gjennomføringen av Bypakke Grenland fase 1 vil bidra til utvikling av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Framkommeligheten for kollektivtransporten vil bli bedret. Videre vil to større vegprosjekter bli gjennomført, samt tiltak i vestkorridoren som tilrettelegger for at næringslivet får bedre framkommelighet i bybåndet. En rekke av tiltakene vil ha gunstig effekt på flere målområder.

### **Finansierings- og bompengeplegg**

Trafikkgrunnlaget er nærmere omtalt i kapittel 4 i proposisjonen. Bompengeplegget vil kunne innebære tilnærmet nullvekst i trafikken som går gjennom bomstasjonene, noe som bidrar til målet om begrensninger i personbiltrafikken og økt kollektivtransport, sykkel og gange.

Finansieringen av Bypakke Grenland fase 1 er basert på bompenger, samt statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg kommer inngått avtale med Telemark fylkeskommune og Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner om belønningsmidler for perioden 2013–2016.

Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

*Finansieringsplan for Bypakke Grenland fase 1*

	Mill. 2015-kr			
	2014–2017	2018–2023	2024–2025	Sum
Statlige midler	350	230		580
Fylkeskommunale midler	180	320	30	530
Kommunale midler	50	110	20	180
Bompenger	660	470	250	1 380
Sum	1 240	1 130	300	2 670

Basert på de lokalpolitiske vedtakene har styringsgruppen for Bypakke Grenland foreslått bompengeneinnkreving hele døgnet i 16 automatiske, ubemannede bomstasjoner med énvegs innkreving. Samferdselsdepartementet går inn for at innkrevningen begrenses til 13 bomstasjoner. Bomstasjonene vil være basert på AutoPASS-systemet. Det legges opp til innkrevningsstart så snart som mulig etter stortingsbehandling og maksimalt 10 års innkreving.

Med forutsetningene i bompengepropellet er det beregnet at Bypakke Grenland fase 1 vil være finansiert i løpet av om lag 10 år. De totale bompengeneinntektene er beregnet til om lag 2 mrd. kroner i 2015-prisnivå, fordelt med om lag 1,4 mrd. kroner til prosjekter og tiltak innenfor bypakken, inkl. etablering av bomstasjoner, om lag 220 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader og om lag 370 mill. kroner til å dekke innkrevningskostnader og drift av bompengeselskapet.

Departementet vil påpeke at det generelt er usikkerhet ved trafikkanslag, ikke minst avvisningseffekten ved innføring av bompenger. Departementet legger på den bakgrunn opp til at det gjøres en ny vurdering av trafikk og inntekter ett år etter at innkrevningen har startet. Da vil avvisningseffekten være kjent. Takstene eller innkrevningsperioden vil da kunne justeres.

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legger regjeringen opp til en omorganisering av bompengesektoren fra dagens mange bompengeselskaper til et fåtall selskaper. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal komme trafikantene til gode i form av lavere takstnivå/høyere rabatter eller kortere innkrevningsperiode. Det er en forutsetning for rentekompensasjonen at prosjektene legges inn i et av de nye bompengeselskapene så snart disse er etablert.

Når rentekompensasjonsordningen er på plass, vil det bli gjort en ny finansieringsanalyse og en ny vurdering av beregningsmessig rente.

Samferdselsdepartementet mener de økonomiske forutsetningene som er lagt til grunn for pakken, er realistiske, og anbefaler i hovedsak det lokale forslaget

til utbygging og finansiering. Departementet går likevel inn for noen endringer i opplegget, ved at prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand fullfinansieres med statlige midler og tre bomstasjoner utelates fra det opplegget som nå legges fram for Stortinget. Videre vil departementet komme tilbake til ønsket om å benytte bompenger til drift av kollektivtransporten.

**Styringsmodell for Bypakke Grenland fase 1**

Pakken skal styres gjennom porteføljestyring, der mål- og resultatstyring er en viktig del. Porteføljestyringen er dynamisk, og prioriteringene kan endre seg over tid. Rammefordelingen som lå til grunn ved den lokalpolitiske behandlingen, vil imidlertid være retningsgivende for prioriteringene. Midler til planlegging av tiltak som mangler planavklaring, forutsettes dekket innenfor foreslåtte rammer til de ulike tiltakstypene. Dette gjelder også nødvendige midler til forberedelse av fase 2.

Som for andre bompengepakker forutsettes det at omfanget av utbyggingen tilpasses den økonomiske rammen på om lag 2,7 mrd. kroner. Samferdselsdepartementet viser i den forbindelse til at det allerede er varslet kostnadsøkninger på enkelte prosjekter.

**Fylkeskommunal garanti**

Telemark fylkeskommune har fattet vedtak om å stille garanti for et låneopptak på maksimalt 800 mill. 2013-kroner, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Den fylkeskommunale garantien er godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

**Avtale**

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetninger som er lagt til grunn i proposisjonen.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Are Helseth, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til Prop. 134 S (2014–2015) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark.

Komiteen legger til grunn at det er en bred lokalpolitisk enighet om bypakken selv om Bamble kommune har valgt å stå utenfor fase 1.

Komiteen har merket seg at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS 2) av bompeng- og finansieringsopplegget, og har merket seg at departementet mener de økonomiske forutsetningene som er lagt til grunn, er realistiske og i hovedsak anbefaler det lokale forslaget til utbygging og finansiering.

Komiteen har også merket seg at Bypakke Grenland og prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteen har merket seg at Bypakke Grenland fase 1 innebærer en vesentlig satsing på utvikling av kollektivtilbudet. I opplegget som ble lagt fram for lokalpolitisk behandling, er det lagt til grunn 310 mill. kroner til kollektivtrafikktiltak og 310 mill. kroner til drift av kollektivtransport (2013-prisnivå).

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementet har inngått avtale mellom staten, Telemark fylkeskommune og Porsgrunn, Skien og Siljan kommuner om 215 mill. kroner i belønningsmidler for bedre kollektivtransport og redusert bilbruk i perioden 2013–2016.

Komiteen har merket seg at kollektivsatsingen vil bli et tema i eventuelle kommende forhandlinger om bymiljøavtale i Grenland og at departementet i den forbindelse vil komme tilbake til hvordan driften av kollektivtransporten skal finansieres.

Komiteen har merket seg at departementet har foreslått noen endringer av bypakken, ved at prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand er foreslått fullfinansiert med statlige midler, og at tre bomstasjoner utelates i det opplegget som nå legges fram. Komiteen slutter seg til dette.

Komiteen er opptatt av at bompenginnkrevningen skal være effektiv, og at kostnadene knyttet til innkreving og finansiering skal være så lave som mulig.

Komiteen vil peke på at lavere kostnader vil kunne komme bilistene til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere innkrevingsperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil i tillegg understreke at de også er opptatt av å få mest mulig veg for pengene, og mener at det økonomiske mulighetsrom som følge av lavere innkrevingskostnader, f.eks. ved at en legger lavere beregningsteknisk rente til grunn i prosjektet, også bør kunne benyttes til å få mer veg ut av prosjektet dersom lokale myndigheter ønsker dette. Dette vil også komme bilistene og kollektivtrafikken til gode.

## Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og merkna- dene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark. Vilårene framgår i Prop. 134 S (2014–2015) og Innst. 393 S (2014–2015).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsette takster basert på lavere beregningsteknisk rente, gitt lokalpolitisk tilslutning og i tråd med føringene i Prop. 134 S (2014–2015) og Innst. 393 S (2014–2015).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. juni 2015

**Linda C. Hofstad Helleland**

leder

**Nils Aage Jegstad**

ordfører