



Innst. 469 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 135 S (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 70 km firefelts veg med fartsgrense 110 km/t, og vil sørge for å halvere dagens reisetid.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansiering, og Vest-Agder fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Denne proposisjonen omfatter strekningen fra Kristiansand vest frem til Vatlands-tunnelen i Lyngdal, og planlegges bygget ut med første delåpning i 2021.

Strekningen fra Kristiansand vest til Lyngdal vest er i dag 80 km lang og har svært varierende standard. Store deler av strekningen er tofelts veg med direkte avkjørsler, dårlig kurvatur og flere bratte partier. Vinterframkommeligheten er til tider svært dårlig.

I perioden 2007–2014 har det vært en trafikkvekst på 16,6 pst. i tellepunktet ved Mandal, dvs. en gjennomsnittlig trafikkvekst på 2,2 pst. per år.

Strekningen har svært mange alvorlige ulykker. Siden 2005 er 17 personer drept og 22 alvorlig skadet i trafikkulykker her.

E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest er planlagt utbygd stort sett i ny trasé. Det er lagt til grunn fartsgrense 110 km/t på hele strekningen. Gammel E39 vil i stor grad fungere som lokalveg og omkjøringsveg, og vegen planlegges omklassifisert til fylkesveg. Reguleringsplan for strekningen E39 Kristiansand vest–Mandal øst forventes vedtatt august 2017. For resterende del av strekningen planlegger Nye Veier å legge opp til «tidlig-involvering av entreprenør».

Reiselengden fra Breimyr til Lyngdal vest vil bli redusert fra dagens ca. 80 km til ca. 68 km. Reisetiden er beregnet å bli redusert fra 70 minutter til 37 minutter.

Prosjektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag 1,8 mrd. 2017-kroner. Netto nytte pr. investert krone (anleggskostnad) er beregnet til 0,09.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslag. Den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført våren 2017. Nye Veier har kalkulert prosjektet til å ha en forventet kostnad (P50) på 21 810 mill. kroner i 2017 prisnivå. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad (P50) på 21 310 mill. kroner i 2017 prisnivå. Hovedårsaken til avvikene synes å være noe ulike vurderinger av byggherrekostnader og potensiale for kostnadsreduksjoner.

I tillegg til den ovennevnte kvalitetssikring av kostnadsoverslag har selskapet fått gjennomført eksterne kvalitetssikringer av finansiering, bompengoordning og samfunnsøkonomi. Konklusjonene fra disse kvalitetssikringene er at finansieringen av prosjektet er svært robust.

I vegutbyggingsavtalen for prosjektet som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, har partene avtalt at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme på 24 600 mill. 2017-kroner. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt

i en forventet kostnad (P50) på 21 423 mill. 2017-kroner og lagt til et risikopåslag på 15 pst.

Trafikkberegningene viser behov for en bomstasjon på eksisterende E39 mellom Kristiansand vest og Monan. Beregninger viser at ved innføring av bom på ny veg vil det være nærmere 12 000 i ÅDT på eksisterende E39 uten noen form for trafikkregulering, mens det kun vil være 8 000 i ÅDT på ny veg. Ved å etablere en bom på eksisterende E39 med 50 pst. av taksten på ny veg vil en stor del av trafikken velge ny E39 og trafikkgrunnlaget vil øke fra 8 000 i ÅDT til 14 000 i ÅDT.

Inntektene fra bommen på eksisterende E39 vil gå til å finansiere vegtiltak i lokalområdet.

Det er beregnet inntekter på om lag 130–150 mill. 2017-kroner i sidevegsbommen.

Vest-Agder fylkeskommune vil i løpet av 2017 gjøre vedtak på hvor bomstasjonen konkret skal plasseres og bruken av midlene, hvor også vurderinger av framtidig funksjon for fv. 114 vil måtte inngå i vurderingen.

Finansieringsopplegget omfatter statlige midler over kapittel 1321 post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg samt bompenger. Bompengandelen utgjør 37 pst.

Finansieringsopplegget bygger på ni automatiske bomstasjoner på ny veg, jf. proposisjonens kapittel 5. Det er forutsatt bompengeneinnkreving i begge retninger.

Innkrevningstiden er satt til 15 år. For at prosjektet skal være nedbetalt i løpet av innkrevingsperioden er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt pr. passering må være mellom 17–42 kroner.

Vest-Agder fylkeskommune har fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets låneopptak.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Anne Odenmarck, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til Prop. 135 S (2016–2017) finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 70 km firefelts vei med farts-

grense 110 km/t, og vil sørge for å halvere dagens reisetid.

Komiteen vil fremheve at dette er en veistrekning som ansees som en hovedforbindelse, og det er et akutt behov for bedret fremkommelighet og sikkerhet, spesielt grunnet mye tungtrafikk som på denne strekningen er bortimot 20 pst. av antall kjøretøy.

Komiteen vil bemerke at strekningen har svært mange alvorlige ulykker. Siden 2005 er 17 personer drept og 22 alvorlig skadet i trafikkulykker på E39 mellom Kristiansand vest og Lyngdal vest. I perioden 2007–2014 har det vært en trafikkvekst på 16,6 pst. i tellepunktet ved Mandal, som gir en gjennomsnittlig trafikkvekst på 2,2 pst. pr år. I tillegg har strekningen en høy andel av sesong- og helgevarierende turisttrafikk som ikke er ivaretatt av trafikktellingen.

Komiteen vil bemerke at E39 inngår i utviklingen av hovedårer som binder landsdeler og regioner sammen, og utbyggingen gjøres i regi av Nye Veier AS.

Komiteen viser til at veiselskapet er i gang med å legge til rette for utbygging av den definerte oppstartsporteføljen E6, E18 og E39.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil videre fremheve at sammenhengende utbygging og søkelys på kostnads-effektiv utbygging av høyhastighetsvei gir resultater. Sammenliknet med Statens vegvesens kostnadsanslag for utbyggingen vil veiselskapet gjennomføre utbyggingen 2,3 mrd. kroner rimeligere.

Flertallet mener dette eksempelet viser at opprettelsen av et selvstendig veiselskap vil bidra til at vi får mer møtefri vei for midlene som investeres.

Komiteen viser til at prosjektet finansieres med statlige midler og bompenger der den statlige andelen utgjør 67 pst. Komiteen viser til at det legges til grunn bompengeneinnkreving over 15 år med i alt ni bomstasjoner. Taksten for lette biler er 197 kroner, og det legges opp til tredobbelte takst for tungbiler.

Komiteen vil i denne sammenheng bemerke viktighetene av likeverdige konkurransevilkår i transportbransjen. Når det gjelder bompenger, er det viktig å få koblet løsningen med krav om bombrikke for tungbiler opp mot bankgaranti eller kredittkort slik at alle aktører betaler for seg. Inntil slik ordning er etablert mener komiteen det er viktig å finne løsninger som ivaretar seriøse aktører i transportbransjen, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bomprosjekter i området, for næringstransport som får en urimelig høy bompengebelastning.»

Komiteen viser til at man for å unngå mulige trafikklekkasjer og omkjøringer vil sette opp bomstasjon også på den eksisterende E39 ved Kristiansand med en takst på 50 pst. av den nye veien. Komiteen mener at bruk av bom på side- og lokalveier skal vurderes på bakgrunn av reelle trafikk tall og først kan vurderes etter en periode med trafikk på den nye veien.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at det først kan vurderes behov for bomstasjon på den gamle veien etter at den nye veien er tatt i bruk, basert på reelle trafikk tall.»

Komiteen vil bemerke at det legges til grunn 20 pst. rabatt ved bruk av bombrikke for lette biler.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil videre bemerke at bompengereformen og den vedtatte kompensasjonsordningen skal komme alle norske bilister til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere nedbetalingstid.

Komiteen mener det er grunn til å anta at markedsrente eller binding av rentenivå vil kunne gi lavere rente enn beregningsteknisk rente. Komiteen mener derfor at bomtakstene skal beregnes på grunnlag av markedsrente eller fast rente.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og sine merknader, og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen vurdere mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bomprosjekter i området, for næringstransport som får en urimelig høy bompengebelastning.

II

Stortinget ber regjeringen legge til grunn at det først kan vurderes behov for bomstasjon på den gamle veien etter at den nye veien er tatt i bruk, basert på reelle trafikk tall.

III

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i Vest-Agder. Vilåårene fremgår i Prop. 135 (2016–2017).
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 13. juni 2017

Nikolai Astrup

leder

Åse Michaelsen

ordfører

