

Prop. 57 S

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 17. desember 2010,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

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

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2009-2010) side 87.

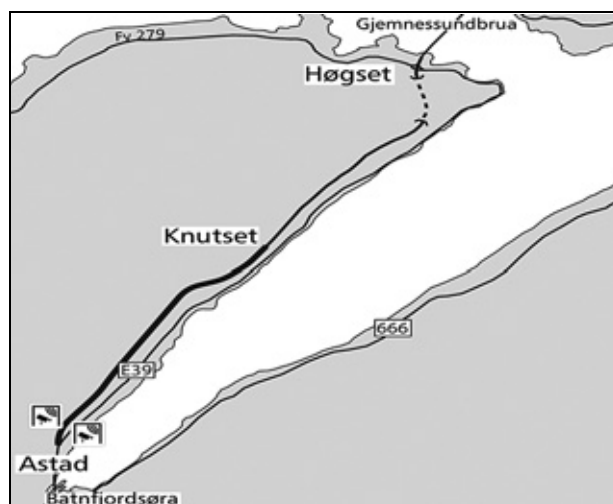
2 Dagens situasjon og prosjektomtale

Eksisterande veg har dårleg standard med busetnad som ligg tett inntil vegen. Store delar av strekninga har i dag nedsett fartsgrense. Det har i tillegg vore eit ønskje om å prioritera gang- og sykkelveg på strekninga, men ei utbygging langs eksisterande veg er relativt kostbar på grunn av terrengforholda og busetnaden langs vegen. Det er venta auka trafikk som følge av at bompengerekkeringa på Krifast blir avslutta rundt årsskiftet 2011/2012.

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. Byg-

ging av ny veg medfører at det ikkje lenger vil vera nødvendig med ny gang- og sykkelveg langs den eksisterande vegen.

Prosjektet Knutset – Høgset skal, slik planen er i dag, førast ned på eksisterande E39 ved Knutset. Dersom utbygginga blir forlenga til Astad, vil ei slik nedføring bli unødvendig. Ein unngår derfor å bygga ned dyrka jord der nedføringa til eksisterande E39 skulle ha vore. Andre positive effektar ved å sjå heile strekninga i samanheng, er at tunnelmassane frå prosjektet Knutset – Høgset kan brukast på strekninga Astad – Knutset. Dette



Figur 2.1 E39 Astad – Knutset

er ein fornuftig ressursbruk og gjer sitt til at anleggsdrifta blir meir effektiv. Ein konsekvens av å bygga heile strekninga 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 forventta trafikkopning i 2013, samtidig med Knutset – Høgset.

3 Planstatus, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag

Det ligg føre godkjent reguleringsplan for strekninga. Kostnadsoverslaget er 142 mill. 2010-kr. Netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til –90 mill. kr, 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. Trafikktejljingar viser at årsdøgntrafikken (ÅDT) i dag er på om lag 1900 køyretøy på denne strekninga.

Prosjektet E39 Renndalen – Staurset langs Vinjefjorden vart opna for trafikk hausten 2010. Dette vil truleg føra til at ein større del av trafikken mellom Trondheim og Molde/Ålesund vil velja å køyra E39. Det er derfor lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 2 pst. fram til 2013. I tillegg vil bompengeneinnkrevjinga på Krifast bli avslutta før innkrevjinga av bompengar på Astad – Knutset startar opp. Som følgje av dette er det lagt til grunn at trafikken vil auka med 20 pst. Ut frå dette er ÅDT rekna til om lag 2400 køyretøy i 2013. Den vidare veksten i trafikken etter opning er rekna til 0,9 pst. per år. Dette er noko høgare enn fylkesprognosen som ligg til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019. Dette skuldast forventta overføring av trafikk til E39 frå andre ruter som følgje av at det blir bygd ny veg langs Vinjefjorden.

4 Lokalpolitisk handsaming

Gjemnes kommune gjorde følgjande vedtak i kommunestyret 5. mai 2009:

1. Gjemnes kommune støtter søknaden fra bompengeselskap under etablering om at parsellen Astad – Knutset på E39 kan finansieres delvis med bompenger.
2. Gjemnes kommune viser til saksframlegget fra Statens vegvesen Region midt og er enig

i at innsparte midler fra prosjektet Knutset – Høgset og eventuelle avsatte midler til gang- og sykkelveg mellom Astad og Knutset kan inngå i finansieringen.

3. Gjemnes kommune er innforstått med at realisering av prosjektet vil medføre om lag ett års utsettelse av ferdigstilling av ny veg mellom Knutset og Høgset.
4. Gjemnes kommune støtter forslaget om en felles bom med samme takster for gammel og ny veg.

Kommunestyret i Tingvoll og formannskapet i Molde gjorde likelydande vedtak 30. april 2009 og 18. april 2009. I tillegg gjorde kommunestyret i Gjemnes følgjande vedtak:

«Det forutsettes at bompengeneinnkrevjinga for Krifast blir avvikla før oppstart av ny innkrevjing av bompenger for delvis finansiering av parsellen Astad – Knutset på E39.»

Kristiansund kommune gjorde følgjande vedtak i kommunestyret 26. mai 2009:

1. Kristiansund kommune støtter et vegprosjekt på E39 med bygging av ny veg mellom Astad og Knutset.
2. Kristiansund kommune er enig i at innsparte midler fra prosjektet Knutset – Høgset og eventuelle avsatte midler til gang- og sykkelveg mellom Astad og Knutset kan inngå i finansieringen.
3. Kristiansund kommune er innforstått med at realisering av prosjektet vil medføre om lag ett års utsettelse av ferdigstilling av ny veg mellom Knutset og Høgset.
4. Dersom det blir etablert et bompengeprojekt vil Kristiansund kommune forutsette at gammel vei blir fritt for bompenger som en alternativ kjørevei.

Møre og Romsdal fylkeskommune gjorde følgjande vedtak i fylkestingssak T-35/09 17. juni 2009:

1. Møre og Romsdal fylke støtter søknaden frå «Bompengeselskap under etablering» om at parsellen Astad – Knutset på E39 kan finansierast delvis med bompengar.
2. Møre og Romsdal fylke viser til saksframlegget frå Statens vegvesen Region midt og er samd i at innspara midlar frå prosjektet Knutset – Høgset og eventuelle løyvde midlar til gang- og sykkelveg mellom Astad og Knutset kan inngå i finansieringa.

3. Møre og Romsdal fylke er innforstått med at realisering av prosjektet vil medføre om lag eitt års utsetjing av opninga av ny veg mellom Knutset og Høgset.
4. Møre og Romsdal fylke støtter forslaget om ein felles bom med same takstar for gamal og ny veg.
5. Fylkestinget ber om at det blir arbeid med å få til ei ordning som gir fritak/rabatt for å betale bompengar for lokalbefolkninga på Bergsøya, Storlandet og Høgset som har sin tilknytning til kommunesenteret i Batnfjorden.

Bompengeselskapet E 39 Knutset – Astad AS blei etablert 19. januar 2010.

5 Finansierings- og bompengopplegg

I tråd med Statens vegvesen sitt handlingsprogram er det lagt til grunn 30 mill. kr i statlege midlar, fordelt med 15 mill. kr i perioden 2010-2013 og 15 mill. kr i perioden 2014-2019. Vidare er det lagt til grunn 112 mill. kr i bompengar til prosjektet, noko som inneber at vel 78 pst. av utbyggingskostnadene er føresett dekkja med bompengar. Det er lagt opp til at bompengeselskapet i perioden 2010-2013 forskotterer 15 mill. kr av dei statlege midlane mot refusjon i perioden 2014-2019. Det er lagt til grunn byggjeart vinteren 2011 med forventa trafikkopning i 2013.

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 denne 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.

Fullmaktsgrensa for 2010 er heva frå 1 500 mill. kr til 2 100 mill. kr gjennom handsaminga av Prop. 47 LS (2010-2011), jf. nærare omtale der. Fullmaktsgrensa for 2011 som vart vedtatt ved handsaminga av Prop. 1 S (2010-2011), er på 1 500 mill. kr. Den nye praksisen som det er lagt opp til, inneber at både tidlegare vedtekne forskotteringar med bompengar og forskottering i bompengesaker som det er planar om å leggja fram i 2011, vil måtte vera innafor fullmakta. Det er på den bakgrunn nødvendig å heva fullmakta vesentleg. Samferdselsdepartementet vil derfor koma tilbake med forslag for Stortinget til å heva fullmaktsgrense tidleg i 2011.

Ein eventuell kostnadsauke opp til 10 pst. skal dekkast etter same prosentvise fordeling med statlege midlar og bompengar opp til kostnadsoverslaget. Auke ut over 10 pst. er staten sitt ansvar og må følgeleg bli finansiert med statlege midlar. Tilsvarende skal kostnadsreduksjonar på inntil 10 pst. fordelast mellom staten og bompengeselskapet etter same prosentvise fordeling som i finansieringsplanen. Kostnadsreduksjonar utover 10 pst. tilfell staten. Auka inntening eller lågare kostnader for bompengeselskapet enn opphavleg rekna med skal nyttast til å redusera innkrevjingstida.

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

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

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 |

dette kravet og har derfor førebels ikkje implementert direktivet.

Takstane er føresett justerte i samsvar med prisutviklinga. Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn føresett, er det lagt til grunn at selskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan auka takstane med inntil 20 pst. og forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år. Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 8 pst.
- Årleg prisstigning: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 2 mill. kr
- Årsdøgntrafikk i opningsåret 2013: 2400 køyre-tøy

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 9,5 år. Dersom det blir lagt til grunn ei lånerente på 6,5 pst., er innkrevjingsperioden rekna til 8,5 år.

Det er i tillegg rekna på eit pessimistisk alternativ med følgjande føresetnader:

- Lånerente: 8 pst.
- 10 pst. kostnadsauke
- 10 pst. trafikkbortfall

Med desse 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.

Innkrevjinga er basert på AutoPASS-systemet. Betaling vil skje ved bruk av elektronisk brikke eller ved etterskottsvis fakturering basert på videofotografering av registreringsnummeret på køyretøyet. Det blir også lagt opp til å kunna betala ved nærliggande servicestasjonar som har avtale med bompengeselskapet. I St.meld. nr. 17 (2006-2007) gjekk regjeringa inn for at det framleis må vera tilbod om anonyme løysingar i samanhengar der det ikkje er naudsaamt å identifisera seg. Samferdselsdepartementet har nedsett ei arbeidsgruppe som skal sjå på personvernutfordringane i heilautomatiske bomstasjonar, og moglegheita for å utvikla ei anonym betalingsløysing som eit supplement til dagens AutoPASS-løysing. Arbeidet pågår.

Med det føreslåtte innkrevjingsopplegget 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 dekkja anleggskostnader, 22 mill. kr til innkrevjing og drift av bompengeselskapet og om lag 66 mill. kr til å dekkja finansieringskostnader.

6 Garanti

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.»

Fylkeskommunen vil komma tilbake til storleiken på garantien. Ein garanti vil kunna gje betre lånevilkår for bompengeselskapet. Storleiken på garantien må vera endeleg vedteken av fylkeskommunen og godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet før anleggsstart.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

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 bygga parsellane Knutset – Høgset og Astad – Knutset i samanheng vil ein samla sett få ei meir effektiv utbygging av strekninga.

Gjemnes kommune har bede om at det blir venta med oppstart av bompenginnkrevjinga til innkrevjinga for Krifast er avslutta. Slik det ser ut i dag vil innkrevjinga på Krifast bli avslutta rundt årsskiftet 2011/2012, over eit år før Astad – Knutset er forventa ferdigstilt. Dersom prosjektet Astad – Knutset blir ferdig før innkrevjinga er avslutta, er Samferdselsdepartementet samd med Gjemnes kommune i å venta til innkrevjinga på Krifast er ferdig før innkrevjing startar på E39 Astad – Knutset.

Kristiansund kommune har som einaste høringsinstans bede om at det ikkje blir kravd inn bompengar på eksisterande veg. Samferdselsdepartementet vil ikkje tilrå dette, då det av omsyn til trafikktryggleiken er ønskeleg å få all gjennomgangstrafikk over på ny veg.

Møre og Romsdal fylkeskommune ønskjer ei ordning som gjev fritak eller rabatt for lokalbefolkninga i visse delar av kommunen. Samferdselsdepartementet ser praktiske problem med ei slik ordning. Gjemnes kommune har heller ikkje bede om slike ordningar i sitt kommunestyrevedtak. Med det opplegget som her er valt, er det god samanheng mellom nytte og betaling. Samferd-

selsdepartementet finn derfor ikkje å kunna gå inn for fritak eller spesielle rabattordningar.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det ikkje er gjort vedtak om kva for rabattsystem som skal brukast i bompengerordninga, men at det er lagt til grunn ein gjennomsnittstakst på 20 2009-kr. Samferdselsdepartementet støttar tilrådinga frå Statens vegvesen om eit system med flat brikkerabatt på 10 og 20 pst. Statens vegvesen Vegdirektoratet vil fastsetja endeleg takst- og rabattsystem etter uttale frå kommune og fylkeskommune.

Finansieringsplanen er svært robust i forhold til eventuell kostnadsauke eller redusert inntening, og sjølv pessimistiske prognosar vil ikkje gje ein lengre innkrevjingsperiode enn 12 år.

8 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av prosjektet E39 Astad – Knutset, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldene standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om utbygging og finansiering av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal

I

1. Stortinget samtykker 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 denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.
