



Innst. S. nr. 21

(2007-2008)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 87 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E6 på strekningene Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Innledning

I proposisjonen legg Samferdselsdepartementet fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på strekningane Hovinmoen – Dal i Akershus og Skaberud – Kolomoen i Hedmark. Det er lagt opp til anleggsstart på strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen ved årsskiftet 2007/2008, og begge strekningane er planlagt opna for trafikk i løpet av 2009.

I tillegg blir i proposisjonen ei rekkje element knytt til den samla utbygginga av E6 mellom Gardermoen og Kolomoen lagt fram. Det er lokalpolitisk tilslutning til det skisserte bompengeprogget.

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 blir E6 Gardermoen – Kolomoen behandla som eitt prosjekt. Det ligg ikkje føre tilstrekkelege avklaringar til at eit endeleg forslag til finansieringsopplegg for heile prosjektet kan leggjast fram for Stortinget no.

Samferdselsdepartementet har framleis kontinuerleg utbygging av E6 mellom Gardermoen og Kolomoen som mål. Finansieringsopplegget for E6 Gardermoen – Kolomoen blir derfor lagt fram for Stortinget i to omgangar.

Samferdselsdepartementet vil kome attende til Stortinget med endeleg opplegg for utbygging og finansiering av dei attståande strekningane på E6 mellom Gardermoen og Kolomoen så snart det ligg føre tilstrekkelege avklaringar.

1.2 Omtale av den samla utbygginga og første utbyggingsetappe

E6 Gardermoen – Kolomoen

Prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen har ei samla veglengde på om lag 66 km og går frå Hovinmoen ved Gardermoen i Ullensaker kommune i Akershus, til Kolomoen i Stange kommune i Hedmark.

Eksisterande veg oppfyller standardkrava for tofelts motorveg i tidlegare vegnormalar, med unntak av ein 4 km lang strekning nord for Minnesund som manglar parallellveg. Det har vore stor trafikkauke på strekninga. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på E6 varierte i 2005 frå 22 400 køyretøy ved Hovinmoen til om lag 12 200 køyretøy langs Mjøsa og nordover til Kolomoen. Helge- og sommardøgntrafikken er vesentleg høgare på heile strekninga.

Det har vore mange og alvorlege trafikkulykker på strekninga. Om lag 80 pst. av ulykkene var møteulykker. Trafikkavviklingsproblema på strekninga er aukande.

Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyane blei godkjent av Miljøverndepartementet 19. mai 2004. Planen dekkjer både veg- og jernbane i korridoren. I fylkesdelplanen blir det tilrådd å utvide E6 mellom Gardermoen og Lillehammer til fire felt langs dagens trasé, med vekt på gode miljømessige løysingar ved passering av eksisterande busetnad og i høve til strandsona ved Mjøsa.

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) er det lagt til grunn anleggsstart på prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen i siste del av perioden 2006-2009 under føresetnad av lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering. Det er lagt til grunn eit kostnadsoverslag på 2 800 mill. 2004-kroner for utbygging til firefelts veg langs eksisterande trasé. Vidare er det lagt til grunn at 50 pst. skal finansierast med bompengar. Det er derfor føresett ei statleg løyving på 1 400 mill. 2004-kroner.

Prosjektet omfattar seks delstrekningar. Det er lagt opp til å utarbeide felles reguleringsplanar for E6 og jernbanen på strekninga Minnesund – Skaberud.

Eidsvoll og Stange kommunar ønskjer eit alternativ med større omfang av tunnelar enn i det alternativet for ny E6 som Statens vegvesen går inn for, og det ligg føre motsegner til alle alternativa på to delstrekningar i Eidsvoll kommune. Det er derfor knytt stor uvisse til både traséval, kostnader og framdrift på planarbeidet.

Det er førebels lagt til grunn eit kostnadsoverslag på 4 700 mill. 2007-kroner ved utbygging av E6 til firefelts veg på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen. Kostnadsoverslaget er inkl. om lag 50 mill. kroner til etablering av bomstasjonar og om lag 50 mill. kroner til avbøtande tiltak på sidevegnettet i Ullensaker og Eidsvoll kommunar. Vidare inngår om lag 120 mill. kroner til prosjektering og byggeplanlegging av prosjektet. Meirkostnadene ved det alternativet som Eidsvoll og Stange kommunar ønskjer langs Mjøsa, er førebels rekna til om lag 1 500 mill. kroner.

Netto nytte pr. investert krone (NNK) er rekna til om lag 0,4.

Den lokalpolitiske behandlinga, prinsippvedtak og vedtak om etappevis utbygging, går nærare fram av punkt 3 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet har merka seg at Akershus fylkeskommune føreset at det blir etablert eit opplegg med "park-and-ride" samordna med kollektivtransport. Departementet stiller seg positiv til tiltak for samordning av kollektivtransport på veg og bane, og føreset at Statens vegvesen samarbeider med lokale planstyresmakter om slike tiltak i den vidare planlegginga.

E6 Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen (første utbyggingsetappe)

Strekninga Hovinmoen – Dal er 11 km lang og ligg i Ullensaker og Eidsvoll kommunar i Akershus. Samla veggbreidde på ny firefelts veg med midtrekkverk blir 26,5 m.

Strekninga Skaberud – Kolomoen er 12 km lang og ligg i Stange kommune i Hedmark. Frå Skaberud og fram til Skavabakken blir samla veggbreidde 20 m. Vidare nordover blir samla veggbreidde noko større.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 1 230 mill. kroner og kostnadsramme 1 290 mill. kroner (2007-kroner). I kostnadene inngår 16 mill. kroner til etablering av to automatiske bomstasjonar og 26 mill. kroner til avbøtande tiltak på sidevegnettet i Ullensaker og Eidsvoll kommunar. Vidare inngår om lag 30 mill. kroner til prosjektering og byggeplanlegging av dei to strekningane.

Netto nytte pr. investert krone (NNK) er rekna til om lag 1,6.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering har Akershus og Hedmark fylkeskommunar med vedtaka slutta seg til eit opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen som første etappe av utbygginga av prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen inna-

for dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2006-2015.

1.3 Trafikkgrunnlag mv.

I følgje gjennomført trafikkanalyse vil ein firefelts E6 i liten grad påverke reisemiddelvala i transportkorridoren.

I finansieringsopplegget for E6 Gardermoen – Kolomoen er det føresett etablering av automatiske bomstasjonar på kvar av dei seks delstrekningane, og utan bomstasjonar på parallellvegnettet. Eit slikt opplegg vil gi betre samheng mellom nytte og betaling enn det som har vore vanleg ved bompengefinansiering av lengre utbyggingsstrekningar. Opplegget vil føre til at lokale trafikantar som berre køyrer delar av strekninga, vil betale lågare takstar enn trafikantar som køyrer heile strekninga. Men innkrevjingsopplegget er ikkje utprøvd tidlegare. Samferdselsdepartementet er derfor samd i at opplegget må vurderast undervegs, med sikte på å innføre justeringar/tiltak dersom dette skulle vise seg nødvendig.

Med eit takstnivå på 9 kroner for lette køyretøy og 18 kroner for tunge køyretøy i kvar bomstasjon er det rekna med at trafikkreduksjonen som følgje av overføring av trafikk til alternative ruter og andre transportformer, vil variere mellom 4 og 12 pst. Trafikkreduksjonen er vesentleg større i sør enn i nord, både på grunn av meir omfattande sidevegnett og betre kollektivtrafikktilbod.

Forventa betalande ÅDT gjennom bomstasjonssnitte ved ulike takstnivå for lette og tunge kjøretøy i samanlikningsåret 2010 er vist i tabell 4.1 i proposisjonen.

1.4 Foreløpig finansieringsopplegg for utbygging av E6 på hele strekninga Gardermoen – Kolomoen

Det er teke utgangspunkt i eit kostnadsoverslag på 4 700 mill. 2007-kroner for utbygging av E6 til firefelts veg på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen. Overslaget er basert på godkjente reguleringsplanar for strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen, forslag til reguleringsplanar for strekninga Dal – Boksrud – Minnesund og Statens vegvesen sitt forslag til val av trasé på strekninga Minnesund – Hedmark/Akershus grense – Skaberud.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen skal finansierast innafor den statlege ramma som vart fastsett gjennom Stortinget si behandling av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. Resten av utbyggingskostnadene er føresett finansierte med bompengar.

Med eit samla kostnadsoverslag på 4 700 mill. kroner vil dei statlege midlane utgjere om lag 32 pst. Derksom løysinga som Eidsvoll og Stange kommunar ønskjer langs Mjøsa blir lagt til grunn, vil dei statlege midlane utgjere om lag 24 pst.

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing av bompengar, og innkrevjinga er føresett å starte etter kvart

som delstrekningane blir opna for trafikk. Det er lagt opp til 15 års innkrevjing i kvar bomstasjon.

Dette inneber bompengeneinnkrevjing i ein eller fleire bomstasjonar i perioden 2010-2027, til saman 18 år.

Det er føresett lik takst pr. km på alle delstrekningane. Vidare er det lagt til grunn at tunge køyretøy (totalvekt over 3 500 kg) skal betale dobbel takst. For å stimulere til bruk av elektronisk brikke, er det lagt til grunn ei rabattordning som inneber 10 pst. takstreduksjon ved bruk av brikke. Det er ikkje føresett rabattar ut over dette. Samferdselsdepartementet føreset at dette blir lagt til grunn i det vidare arbeidet med innkrevjingsopplegget.

På grunn av usikre kostnader for strekninga Minnesund – Skaberud går Akershus fylkeskommune og Eidsvoll kommune inn for at det blir gitt rom for noko lengre bompengeperiode enn 15 år, anslagsvis 20 år. Samferdselsdepartementet viser til at bakgrunnen for å avgrense lengda på innkrevjingsperioden er omsynet til trafikantane og at uvisse knytt til ulike føresetnader for finansieringsvurderingane aukar framover i tid. I basisalternativet bør det derfor som hovudregel leggast til grunn ein innkrevjingsperiode på maksimum 15 år i kvar bomstasjon. Departementet vil komme tilbake til dette i samband med det endelege opplegget for utbygging og finansiering av E6 på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen.

Alternativet basert på Statens vegvesen sitt forslag til val av trasé langs Mjøsa er venta å føre til ein samla takst på om lag 60 kroner for lette køyretøy (0,9 kr/km) og om lag 120 kroner for tunge køyretøy (1,8 kr/km) som køyrer heile strekninga Gardermoen – Kolomoen i den perioden det er innkrevjing i alle bomstasjonane.

Ein førebels finansieringsplan for utbygging av E6 på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen, basert på samla investeringskostnader på 4 700 mill. kroner, er vist i tabell 5.2 i proposisjonen.

Bompengar vil òg dekkje renteutgiftar på til saman om lag 1 580 mill. kroner og kostnader til drift av bomstasjonar på til saman om lag 280 mill. kroner.

1.5 Utbyggings- og finansieringsopplegg for E6 på strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen (første utbyggingsetappe)

Forslaget til finansieringsopplegg for dei to første strekningane byggjer på det førebels finansieringsopplegget for utbygging av E6 på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen.

Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn 400 mill. kroner i statlege midlar til første utbyggingsetappe. I tråd med St.meld. nr. 24 (2003-2004) er det føresett 150 mill. kroner i perioden 2006-2009.

Finansieringsplanen for første utbyggingsetappe er vist i tabell 6.1 i proposisjonen. I tillegg er det rekna med at bompengeselskapet vil stille til disposisjon om lag 90 mill. kroner til prosjektering og byggeplanlegging av dei attståande strekningane mellom Dal og Skaberud.

Med føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 10 år dersom utbygginga blir avgrensa til strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen.

Bompengar vil òg dekkje renteutgiftar på til saman om lag 300 mill. kroner og kostnader til drift av bomstasjonar på til saman om lag 100 mill. kroner.

Det er ein føresetnad at bompengeselskapet har ein renteavtale som minimum sikrar eit rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i finansieringsplanen for første utbyggingsetappe. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivået blir sendt Vegdirektoratet før bompengeaftalen blir underskriven.

1.6 Fylkeskommunal garanti

Hedmark og Akershus fylkeskommunar har fatta vedtak om fylkeskommunale garantiar for eit bompengelån på inntil 1 100 mill. kroner til første utbyggingsetappe, fordelt med 550 mill. kroner på kvar av garantistane. Dei fylkeskommunale garantiane skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet.

1.7 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Synnøve Brenden Klemetrud, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Ragnhild Aarflot Kalland, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til proposisjonen som gjelder utbygging og finansiering av strekningene Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen, delstrekninger på den store utbygginga av E6 i Akershus og Hedmark. Proposisjonen inneholder både forslag til utbygging på de to delstrekningene og en del elementer som gjelder det samlede prosjektet.

Flertallet viser til at regjeringen Stoltenberg ønsker å få i gang utbyggingen av E6 snarest mulig, og derfor foreslår å starte utbyggingen av de to delstrekningene hvor det foreligger godkjente reguleringsplaner. Målet er fortsatt kontinuerlig utbygging av E6 mellom Gardermoen og Kolomoen. Samtidig vurderer departementet gevinstene for trafikksikkerhet og trafikkavvikling som så store at utbygginga bør komme i gang så snart som mulig. Finansieringsopplegget for E6 Gardermoen – Kolomoen blir derfor lagt fram for Stortinget i to omganger. Opplegget for dette, slik Regjeringen foreslår i proposisjonen, har fylkestingene i Akershus og Hedmark sluttet seg til i sine vedtak hhv. i februar 2007 og desember 2006.

Flertallet viser til det sterke lokale engasjementet i Hedmark og Akershus for utbygging av E6 på den sterkt trafikkerte strekningen, og de ulike vedtak som er gjort lokalt i kommuner og fylkeskommunen og sentralt på Stortinget for å muliggjøre utbyggingen.

Flertallet vil peke på de høye trafikk tallene for denne delen av E6, og har spesielt merket seg at den sørlige delstrekningen har en forventet årsdøgntrafikk i 2010 på mer enn 23 000 kjøretøyer. Det er også mange alvorlige ulykker på strekningen. Regjeringens forslag legger opp til at denne strekningen og den nordligste delstrekningen bygges ut først, med byggestart på slutten av 2007.

Flertallet er gjennom proposisjonen orientert om at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med endelig opplegg for utbygging og finansiering av de gjenstående strekningene på E6 mellom Gardermoen og Kolomoen så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Det er lagt opp til anleggsstart på strekningene Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen ved årsskiftet 2007/2008, og begge strekningene er planlagt åpnet for trafikk i løpet av 2009.

Flertallet har merket seg at reguleringsplaner for de aktuelle delstrekningene er godkjent og at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) for prosjektet.

Flertallet har merket seg at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med et forslag til endelig opplegg for hele strekningen Gardermoen – Kolomoen, og mener behandlingen i to omganger er en formålstjenlig arbeidsmåte, med vekt på behovet for en rask oppstart av byggearbeidet. Flertallet er også kjent med forsinkelsene i planprosessen på Mjøsstrekningen (Minnesund – Skaberud). Det er viktig at planene for disse godkjennes så tidlig at de manglende planene ikke fører til stopp i arbeidet, noe som igjen vil ramme trafikantene. For at etappene Dal – Boksrud og Boksrud – Minnesund (fase 2) skal kunne bygges som en naturlig videreføring av fase 1 (Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen), ber flertallet Regjeringen vurdere om det kan være ønskelig å komme tilbake til Stortinget med en egen sak, før Regjeringen senere kommer tilbake til Stortinget med et endelig opplegg for utbygging og finansiering av gjenstående strekninger og den totale finansieringspakken for E6 mellom Gardermoen og Kolomoen.

Flertallet har merket seg at Statens vegvesen og Jernbaneverket har samordnet prosessen med kommunedelplaner for utbygging av E6 og Dovrebanen i Eidsvoll og Stange kommuner. Flertallet stiller seg positiv til en slik planprosess som tar opp i seg sentrale intensjoner i Nasjonal transportplan, og legger til grunn at etatene gjør nytte av erfaringene fra dette samarbeidet. På strekninger hvor bane og veg ligger fysisk nær hverandre, vil det ofte være mange fordeler med at veg og bane også bygges ut samtidig. En samlet utbygging kan gi vesentlig redusert belastning for de som berøres av utbyggingen sammenliknet med to uavhengige anleggsperioder. En samlet utbygging kan også effektivisere anleggsarbeidet og redusere kostnadene. På noen strekninger langs Mjøsa vil sannsynligvis veg- og

jernbaneparseller ligge nær hverandre. Dersom det viser seg mulig også å få til sammenfallende utbyggingsperioder, legger flertallet til grunn at Regjeringen initierer samlet utbygging av slike parseller.

Flertallet viser til at prosjektet i stor utstrekning skal finansieres med bompenger og at den statlige andelen med de foreslåtte traséløsningene er cirka 32 pst.

Flertallet slutter seg også til en framgangsmåte hvor det åpnes for at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan treffe tiltak innenfor gitte rammer dersom økonomien viser seg å bli svakere enn forutsatt.

Flertallet er kjent med at de samlede bompenginntektene er 5 062 mill. 2007-kroner. Av dette går 276 mill. 2007-kroner til innkreving/drift og 1 579 mill. 2007-kroner i renter. Den samlede utbyggingskostnaden er 4 700 mill. 2007-kroner (jf. Statens vegvesens foreslåtte utbyggingsalternativer).

Flertallet er opptatt av den dokumenterte store trafikksikkerhetseffekten av midtdele. Den nye strekningen er på 66 km, og fysisk atskillelse av trafikken i motgående retninger vil utvilsomt føre til færre alvorlige ulykker. Flertallet er derfor svært opptatt av at det velges løsninger som holder trafikketningene fysisk atskilt på hele strekningen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg utfordringene med planarbeidet knyttet til ny E6 og håper lokale planprosesser kan gå raskt. Dette flertallet ber Regjeringen vurdere statlig reguleringsplan, dersom det anses påkrevet for å sikre kontinuerlig utbygging.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, vil peke på at dette er et viktig prosjekt og som har stor betydning for å gi regionen et godt, effektivt, trafikksikkert og miljøvennlig vegnett.

Disse medlemmer har merket seg at utbygging av E6 Gardermoen (Hovinmoen) – Kolomoen omfatter seks delstrekninger på totalt 66 km, hvorav to strekninger inngår i første utbyggingsetappe. Strekningen Gardermoen (Hovinmoen) – Dal er på 11 km og strekningen Skaberud – Kolomoen er på 12 km. Disse medlemmer er skuffet over at ikke prosjektet bygges ut som et samlet prosjekt, men i stedet deles opp i flere etapper.

Disse medlemmer peker på at av den samlede finansieringsplanen på 4,7 mrd. kroner er bompengandelen satt til 3,2 mrd. kroner. Dette innebærer at bilistene pålegges å finansiere 68 pst. av anleggskostnadene i tillegg til at bompengene også skal dekke inn rentekostnader på 1 580 mill. kroner, 50 mill. kroner i etablering av bomstasjoner, samt 280 mill. kroner for å drifte innkrevingen.

Disse medlemmer vil derfor vise til at man har avdekket at bilistene skal betale mer inn i bompenger

enn prosjektets totale kostnader; altså hele 1 280 mill. kroner for å bygge et prosjekt som har en kostnadsramme på 1 230 mill. kroner. Disse medlemmer konstaterer at i nok et prosjekt er bompengefinansiering valgt som hovedfinansieringskilde og på en måte som gjør denne finansieringsformen svært dyr for bilistene.

Disse medlemmer peker på at i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 blir E6 Gardermoen – Kolomoen behandlet som ett prosjekt.

Disse medlemmer viser også til at ved å dele opp utbygging vil det påløpe en prisstigning på ytterligere 10-15 pst., noe som i dette tilfelle vil utgjøre ca. 700 mill. kroner. Samtidig som det også er en stor ulempe at hele parsellen ikke kan behandles og utbygges under ett. Trafikalt vil dette også medføre ulemper.

Disse medlemmer viser til de betydelige merkostnader den etappevise utbyggingen medfører, og til den tydeliggjøring av ulemper det gir når lokale myndigheter ikke greier å enes om trasévalg og regulering. Hensynet til fremkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og fremdrift på en av Norges viktigste stamvegstrækninger tilsier at staten må ta ansvaret for realiseringen av prosjektet.

Disse medlemmer ber Regjeringen vurdere å gripe inn med statlig regulering dersom det er nødvendig for å sikre utbyggingen på en samlet og helhetlig måte. Hensiktsmessig utbygging av en stamvegstrækning av nasjonal betydning bør ikke tillates å stanse opp med grunnlag i manglende lokale beslutninger.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor det er pekt på strekningen Gardermoen – Otta som hel strekning egnet for forsøk med samlet utbygging, for å sikre deltakelse fra store internasjonale entreprenørselskaper.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen parallelt med utbygging av E6 på strekningene Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen utarbeide og legge fram for Stortinget en sak om hvordan samlet planlegging, prosjektering og utbygging av korridoren Gardermoen – Otta kan gjennomføres med sikte på raskere fremdrift, lavere kostnad og samordning veg/bane."

Disse medlemmer viser til at bruk av bompengefinansiering i denne saken også, jf. St.prp. nr. 87 (2007-2008), gir brukerne/bilistene hovedansvaret for finansieringen, samtidig som staten som vegholder tar den minste delen. Disse medlemmer vil også peke på at saken fremmes med bakgrunn i "lokal enighet" som kun er vedtatt gjennom flertallsvedtak i fylkestingene i Oppland, Hedmark og Akershus. Innbyggerne er ikke spurt direkte gjennom en lokal folkeavstemming, slik disse medlemmer mener man bør gjøre.

Disse medlemmer viser til at bomfinansieringen skal ha en nedbetalingstid på 15 år, men at med den foreslåtte oppdeling vil nedbetalingstiden strekke seg over 18 til 20 år. Disse medlemmer mener at bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som her må betale i

opptil 20 år. Det er derfor rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger. Disse medlemmer har merket seg at heller ikke i dette prosjektet er det gjennomført folkeavstemming.

Disse medlemmer understreker Fremskrittspartiets syn om at staten som vegholder skal finansiere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig riksvegnett i Norge. Disse medlemmer mener at bruken av bompengefinansiering har løpt løpsk under denne regjeringen, og at denne finansieringen nå er helt uten styring. Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering, er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er investering, og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning gi mulighet for et nødvendig løft innenfor vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag fremsatt i Stortinget 4. oktober 2007:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtrafikk, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner kan "kjøpe seg" høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg "presse" til bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer mener det derfor også er viktig at en slik evaluering også omfatter forslag til alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging i et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer understreker Fremskrittspartiets syn om at staten som vegholder skal finansiere utbygging og vegvedlikehold av et effektivt, sikkert miljøvennlig riksvegnett i Norge. Disse medlemmer har merket seg at utarbeidet ekstern kvalitets-sikringsrapport heller ikke følger denne saken og først fremlegges etter spørsmål fra komiteen. Disse medlemmer forutsetter at denne praksis straks opphører, og at transport- og kommunikasjonskomiteen får slike rapporter som del av saksfremlegget og at slike rapporter heller ikke unntas offentlighet.

Disse medlemmer har merket seg omtalen i kvalitetssikringsrapporten av usikkerhetsanalyse og

spesielt usikkerheten knyttet til kostnadsoverslag. Disse medlemmer er kjent med at det langt fra er første gang at det gjennom ekstern kvalitetssikring rettes kritikk mot håndtering av sikkerhet og kostnadsoverslag i prosjektet. Disse medlemmer peker på at disse forhold vil kunne være medvirkende til kostnadssprekk på store samferdselsprosjekter. Disse medlemmer forutsetter at departementet nå bringer disse forhold i orden.

Disse medlemmer har registrert at denne regjering driver en form for "politisk utpressing" av regioner, fylker og kommuner med et tydelig budskap om at "uten bom ingen veg", for deretter å dekke seg bak at slike prosjekter "springer ut fra lokale initiativ". Etter disse medlemmers oppfatning betyr lokal aksept på ingen måte initiativ med ønske om å betale bompenger, men at ulike politiske grupperinger i ulike situasjoner gir etter for sentralt press om å betale for statens egen vegbygging i eget område for i det hele tatt å få veg eller for å rykke oppover i prioriteringslisten for stam- og riksvegprosjekter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag om utbygging og finansiering av E6 på strekningene Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark:

"Stortinget samtykker i utbyggingen av E6 på strekningen Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark, og at utbyggingen skal gjennomføres med full statlig finansiering som innarbeides i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2008."

Offentlig-privat samarbeid (OPS)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til den nylig fremlagte rapporten om offentlig-privat samarbeid (OPS) fra Transportøkonomisk institutt (TØI). Her dokumenteres det at man nesten kan halvere realiseringstiden for nye større vegprosjekt ved å bruke OPS-organisering og finansiering.

Disse medlemmer har med stor tilfredshet merket seg at Statens vegvesen i siste utgave av etatsavisen "Vegen og vi" nå har inntatt et offisielt standpunkt om å støtte videre bruk av OPS.

Disse medlemmer vil peke på at sammenhengende utbygging og fullfinansiering er svært viktig for å få til en videre rasjonell bygging av ny E6.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omarbeide planene for videre utbygging av E6 nordover mot Otta slik at egnede strekninger søkes realisert som OPS-prosjekt."

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen omarbeide planene for videre utbygging av E6 nordover mot Otta slik at egnede strekninger søkes realisert som OPS-prosjekt.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget samtykker i utbyggingen av E6 på strekningen Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark, og at utbyggingen skal gjennomføres med full statlig finansiering som innarbeides i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2008.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen parallelt med utbygging av E6 på strekningene Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen utarbeide og legge fram for Stortinget en sak om hvordan samlet planlegging, prosjektering og utbygging av korridoren Gardermoen – Otta kan gjennomføres med sikte på raskere fremdrift, lavere kostnad og samordning veg/bane.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding blir fremmet av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og råår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga E6 på strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen etter vilkåra i St.prp. nr. 87 (2006-2007) og Innst. S. nr. 21 (2007-2008).

II

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. november 2007

Per Sandberg
leder

Eirin Faldet
ordfører

