



Innst. 32 S

(2015–2016)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 148 S (2014–2015)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense–Korgen, inkl. Brattåsen–Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland

Til Stortinget

Sammendrag

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn ei trinnvis utbygging og utbetring av E6 på Helgeland. Utbygginga er føresett delfinansiert med bompengar. Prosjektet er ei samla utbyggingspakke som var føresett gjennomført i tre delar: E6 Helgeland nord, Helgeland sør og Brattåsen–Lien. Stortinget slutta seg til utbyggings- og finansieringsopplegg for første utbyggingsetappe gjennom handsaminga av Prop. 55 S (2013–2014) Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen–Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland, jf. Innst. 178 S (2013–2014).

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av dei to siste delane av utbygginga, dvs. utbygging av strekninga mellom Nord-Trøndelag grense og Korgen, inkl. prosjektet Brattåsen–Lien. Utbygginga er planlagt starta opp hausten 2016.

E6 mellom Nord-Trøndelag grense og Osen er om lag 137 km lang, jf. fig. 2.1 i proposisjonen. Årsdøgntrafikken (ÅDT) varierer frå 800 køyretøy til 3 800 køyretøy. Tungtrafikken utgjør mellom 14 og 16 pst. av trafikken. I perioden 2005–2014 var det i alt 142 ulykker med personskade på denne strekninga. Av desse blei 9 personar drepne, 16 hardt skadde og 180 lettare skadde.

Det er lagt opp til å byggje ut til saman om lag 80 km veg, fordelt på 9 delstrekningar. Som for E6 Helgeland nord vil utbygginga av 7 av delstrekningane bli lyst ut i ein samla konkurranse der same entreprenør vil stå for utbygging samt drift og vedlikehald i ein periode på inntil 15 år.

For utbygging av delstrekningane Kapskarmo–Brattåsen og Brattåsen–Lien vil det bli nytta tradisjonelle konkurranseformer, der drift og vedlikehald ikkje inngår. Her skal E6 leggjast i ny trasé vest for tettstadene Trofors og Grane over ei strekning på om lag 22 km. Det skal mellom anna byggjast ein tunnel og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging av lokalt vegnett.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 3 860 mill. 2014-kroner og ei kostnadsramme på 4 290 mill. 2014-kroner. Rekna om til 2015-prisnivå blir styringsramma 3 970 mill. kroner og kostnadsramma 4 410 mill. kroner.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for utbygginga er rekna til om lag -1 240 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,4.

Opplegget for samla utbygging og delvis bompengefinansiering av E6 Helgeland blei handsama av kommunale styresmakter og Nordland fylkeskommune våren 2010.

Spørsmålet om garanti for E6 Helgeland sør blei handsama av Nordland fylkeskommune i møte i fylkestinget 20. april 2015. Det er ein føresetnad at Fylkesmannen i Nordland godkjenner dei kommunale garantiane og at Kommunal- og moderniseringsdepartementet godkjenner den fylkeskommunale garantien.

Vefsn kommune har vedteke å stille ein garanti på 71 mill. kroner, Rana kommune ein garanti på 136 mill. kroner og Grane kommune ein garanti på 8 mill. kroner, til saman 215 mill. kroner.

Utbyggings- og finansieringsopplegg for E6 Helgeland sør

Finansieringsplanen for utbygging av E6 Helgeland sør omfattar statlege midlar og bompengar. Den

statlege delen utgjer 86,9 pst. av kostnadene. Forslag til finansieringsplan er vist i tabellen under.

Finansieringsplan for Helgeland sør

	Mill. 2015-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	860	2 590	3 450
– Store prosjekt	460	1 720	2 180
– Programområda	70	200	270
– Fornyng	330	670	1 000
Bompengar	340	180	520
Sum	1 200	2 770	3 970

Finansieringsopplegget byggjer på tovegs, parallell- og etterskottssinnkrevjing i tre automatiske bomstasjonssnitt mellom Nord-Trøndelag grense og Korgen. Innkrevjinga er planlagt starta opp i 2016.

Det er lagt til grunn at tunge køyretøy (totalvekt over 3 500 kg) skal betale tredobbel takst. Samla takst er rekna til 85 kroner for lette køyretøy og 255 kroner for tunge køyretøy som køyrer heile strekningen.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er brutto bompengeinntekter rekna til om lag 920 mill. kroner, fordelt med 520 mill. kroner til investeringar, 230 mill. kroner til å dekkje finansieringskostnader og 170 mill. kroner til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet.

Ved utgangen av 2015 er det venta eit forbruk på prosjektet på om lag 120 mill. kroner. Dette er inkludert forbruk frå tidlegare år som er stilt til disposisjon gjennom mellombels omdisponering av statlege midlar innafor Statens vegvesen sine fullmakter. Det er derfor føresett at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 120 mill. kroner i 2015.

Trafikkløysnadene går fram av kapittel 4 i proposisjonen.

Bompengeopplegget i denne proposisjonen og Prop. 55 S (2013–2014) er basert på ein føresetnad om 6,5 pst. lånerente. Dette er i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Gjennom Prop. 119 S (2013–2014) er det opna for at den reknetekniske renta i ein overgangsperiode kan setjast lågare, i intervallet mellom 6,5 pst. og renta på 10-års statsobligasjonslån. Det er ein føresetnad at det er lokal tilslutning til dette og at dei kommunale og fylkeskommunale garantiane blir oppretthaldne. Vidare er det ein føresetnad at lokale styresmakter forpliktar seg til å leggje prosjektet inn i eit av dei nye bompengeselskapa når desse er etablerte. Samferdselsdepartementet ber Stortinget om

fullmakt til at det kan fastsetjast takstar på bakgrunn av desse føresetnadene.

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E6 Helgeland sør i Nordland, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Eigil Knutsen, Sverre Myrli, fung. leder Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad, Helge Orten og Torhild Aarbergssbotten, 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, vil vise til at E6 er den viktigste vegstrekningen mellom Nord- og Sør-Norge, og gjennom Helgeland. E6 Helgeland er en samlet utbyggingspakke fra Nord-Trøndelag grense til Bolna i Rana kommune. Det er lagt opp til en trinnvis utbygging av de tre delstrekningene: E6 Helgeland nord som ble vedtatt i 2014, Helgeland sør og Brattås–Lien som nå ligger til vedtak. Komiteen er tilfreds med at de to siste strekningene står klar for utbygging. Dette vil sikre bedre standard og sikrere vei på en ulykkesutsatt strekning. Komiteen viser til at det er lagt opp til å bygge ut rundt 80 km veg, fordelt på ni delstrekninger. Som for E6 Helgeland nord vil sju delstrekninger bli lyst ut i en samlet konkurranse der samme entreprenør vil stå for utbygging, drift og vedlikehold i en periode på inntil 15 år.

Dette støtter komiteen og mener det er i tråd med føringene i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan (2014–2023). Komiteen har merket seg at det legges opp til anleggsstart høsten 2016.

Komiteen viser til at for delstrekningene Kapskarmo–Brattås–Lien vil det bli benyttet tradisjonelle konkurranseformer, der drift og vedlikehold ikke inngår. Komiteen har merket seg at tidspunkt for anleggsstart på disse to delstrekningene ennå ikke er avklart. Komiteen mener det er viktig at også denne fastsettes raskt, slik at det sikres rasjonell fremdrift for hele E6 Helgeland.

Komiteen viser til at finansieringsplanen for utbygging av E6 Helgeland sør omfatter statlige midler og bompenger. I Prop. 55 S (2013–2014) ble det i tråd med Meld. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan (2014–2023) lagt til grunn 1 870 mill. kroner i statlige midler til E6 Helgeland sør fra rammen til store prosjekter (2015-kroner). I tillegg ble det forutsatt brukt rundt 270 mill. kroner innenfor rammen til programområdene og rundt 970 mill. kroner innenfor rammen til fornying. Total statlig ramme til E6 Helgeland sør er på 3 110 mill. kroner. Komiteen har merket seg at kostnadsoverslaget har økt med rundt 370 mill. kroner etter framlegging av Prop. 55 S (2013–2014). Videre har komiteen merket seg at kostnadsøkningen foreslås dekket med 340 mill. kroner i statlige midler, og økt bompengebidrag på 30 mill. kroner. Dette innebærer at den totale rammen for statlige midler er på 3 450 mill. kroner.

Komiteen har merket seg at plasseringen av bompengesnittene knyttet til E6 Helgeland sør er i tråd med de lokalpolitiske vedtakene fra 2010–2012. Komiteen har merket seg at Nordland fylkeskommune og alle kommunene som er berørt av utbyggingen, med unntak av Hemnes kommune, har sluttet seg til det foreslåtte opplegget for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Komiteen har videre merket seg at Nordland fylkeskommune fortsatt opprettholder sin tilslutning til det foreslåtte bompengeprogget, selv etter at Hemnes kommune fattet nytt vedtak om å gå imot delvis bompengefinansiering av utbygging av E6 Helgeland.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at bompengebelastningen på Helgeland sør har økt, og at regjeringen ikke følger samme opplegg som for E6 Helgeland nord med reduksjon av bompengesatser og bomstasjoner. Flertallet forutsetter at Samferdselsdepartementet i dialog med Vefsn kommune kommer fram til gode løsninger for bompengepunk-

tet og eventuelle trafikkregulerende tiltak ved Fusta i Vefsn kommune.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at kostnadsoverslaget for prosjektet har økt, og på denne bakgrunn foreslår regjeringen at den betydelige statlige finansieringsandelen økes ytterligere. Den totale statlige finansieringsandelen i prosjektet er på 86,9 pst. av kostnadene. Disse medlemmer vil videre vise til bompengereformen som vil gi lavere administrasjons- og finansieringskostnader for bomprosjektene og som også vil gi effekter for bomtakstene på E6 Helgeland sør. Bompengereformen skal komme alle bilister til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere nedbetalingstid.

Disse medlemmer har merket seg at det på E6 ved Fusta angis et behov for enten å etablere bomstasjon på eksisterende E6 eller gjennomføre trafikkregulerende grep på eksisterende vei for å hindre trafikklekkasje. Disse medlemmer mener at etablering av bomstasjoner på sideveier skal begrenses i størst mulig grad og bare etableres på grunnlag av reelle trafikk tall. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at etablering av slike bompunkter først kan vurderes etter en periode med trafikk på den nye veien og der de reelle trafikk tallene kan legge grunnlag for vurderingen. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til bompengereformen som vil legge grunnlag for takstreduksjoner i bomprosjektene. Resultatene så langt for E18 i Vestfold, der lavere bomtakster er gjennomført, viser at flere velger å bruke hovedveien slik at belastningen på sideveiene reduseres. Disse medlemmer forventer at bompengereformen vil kunne gi samme effekter også for andre veiprosjekter slik at begrunnelsen for å innføre bompenger på sideveier bortfaller.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre viser til at man i proposisjonen ikke har tatt med oversikt over tidligere bomsatser som lå til grunn da kommune og fylkeskommune gjorde vedtak i saken. Disse medlemmer synes det er uheldig at ikke dette kommer frem i saken da det er en betydelig økning fra opprinnelig nivå.

Disse medlemmer må legge til grunn at dette er skjedd ved en inkurie. Vedlagte tabell viser opprinnelige satser og dagens forslag. Som tabellen viser er det lagt inn en økning på 20 pst. på to av bommene og 25 pst. på den tredje bommen pr. passering, uten at dette fremkommer i proposisjonen.

Bomplassering	Opprinnelig sats, Prop. 55 S (2013–2014)	Forslag i Prop. 148 S	Differanse
	Lette kjøretøy/tunge Kjøret	Lette kjøretøy/tunge Kjøre	
Svenningvatn	25/75 kr	30/90 kr	5/15 kr (+20 %)
Kommunegrense Grane/ Vefsn	25/75 kr	30/90 kr	5/15 kr (+20 %)
Fusta	20/60 kr	25/75 kr	5/15 kr (+25 %)
SUM	70/210 kr	85/255 kr	15/45 kr (+21,5 %)

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at satsene på E6 Helgeland nord (jf. Prop. 55 S (2013–2014)) ble redusert, mens man på E6 Helgeland sør har foreslått å øke bompengesatsene med 20 og 25 pst. pr. passering. Dette er en klar forskjellsbehandling av bilistene nord og sør på Helgeland, og ikke i henhold til lokalpolitiske forutsetninger.

Disse medlemmer viser til at et gunstigere rentenivå i store trekk kan føre til tre ulike fordeler: lavere bompengpris per passering, raskere nedbetaling av bompenggjeld eller ytterligere satsing på infrastruktur.

Disse medlemmer mener at man må vektlegge lokale ønsker, og i denne saken er det et ønske lokalt at man står ved tidligere bomsatser og finansierer dette ved å bruke midlene som blir ved effekten av en lavere rente.

Disse medlemmer viser også til at deler av strekningen ikke skal inngå i utviklingskontrakten. Dette gjelder strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien som skal ut på ordinært anbud. Oppstart på denne strekningen er ikke fastsatt. I svarbrev fra samferdselsministeren, datert 20. oktober 2015 der dette ble etterspurt, er svaret at dette vil bli vurdert i forbindelse med statsbudsjettet for 2017. Det innebærer at det ikke blir oppstart av strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien i 2016.

Disse medlemmer er bekymret for at man ikke kommer i gang tidlig nok for å nå målsetningen om ferdigstillelse av hele E6 Helgeland innen 2020, noe som også kommer frem i svarbrevet fra samferdselsministeren 20. oktober 2015 spørsmål 3, om ferdigstillelse, der han svarer at det er for tidlig å si når hele utbyggingen er ferdig.

Disse medlemmer vil derfor påpeke viktigheten av en snarlig oppstart av stekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien og at en når målsettingen om ferdigstillelse av hele E6 Helgeland innen 2020.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at det er innarbeidet praksis i norsk vegfinansiering at bompengprosjekter lånefinansieres med offentlig (fylkeskommunal/kommunal) garanti.

Dette har til nå vært relativt uproblematisk, men dette medlem vil minne om at staten med sin finansielle styrke er langt bedre rustet til å stille slike garantier. Ved å orientere norsk samferdselspolitikk i retning av statlige garantier for bompengprosjekt, ville en oppnå å lette kommunene og fylkeskommunene for et betydelig finansielt ansvar og samtidig ta vare på selve praksisen med offentlig garanti i bompengprosjekter.

Dette medlem viser til at Senterpartiet har argumentert for en nasjonal ordning som halverer bompengesatsene for tunge kjøretøy. Forslaget vil være et viktig håndslag til næringslivet i alle områder av landet og et viktig bidrag for å styrke økonomien i de bedriftene som har kostnader knyttet til transport. Dette medlem vil minne om at denne gruppen er stor, og at forslaget er et viktig bidrag til det store og langsiktige arbeidet med å skape ny vekst i næringslivet og sysselsettingen i Norge. Dette medlem vil komme tilbake til forslaget i Senterpartiets alternative statsbudsjett.

Endelig vil dette medlem peke på at E6 Helgeland sør vil skape stor vegbyggingsaktivitet i regionen. I den forbindelse vil dette medlem be om at det vurderes om man kan utnytte synergien av et slikt apparat til også andre vegbyggingsprosjekter i det området som hovedaktiviteten pågår i. Dette medlem vil særlig nevne at det er et betydelig behov for forbedringer på E6 Grong–Nordland grense. Det er i Nasjonal transportplan (2014–2023) satt av 350 mill. kroner til tiltak på denne vegstrekningen i siste del av planperioden. Dette medlem vil peke på betydningen av å løfte fram de transportpolitiske behov sør for fylkesgrensen mellom Nordland og Nord-Trøndelag når det igangsettes stor aktivitet på Helgeland. I den grad det er rasjonelt og hensiktsmessig bør man søke å komme i gang med utbedringstiltak i samband med den store utbyggingen av E6 sør på Helgeland. Dette vil særskilt være viktig for næringstransporter mellom Nord-Norge, Helgeland, Midt- og Sør-Norge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med lokale myndigheter i Grane og Vefsn kommuner om å redusere bompengetakstene som følge av lavere beregningsteknisk rente. Det økonomiske mulighetsrommet er differansen på de teoretiske finansieringskostnadene med en beregningsteknisk rente på 6,5 pst. og en beregningsteknisk rente på 2,8 pst.»

Komiteens medlem fra Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at staten i fremtiden skal fungere som garantist for låneopptak i bompengeselskapene der Stortinget har godkjent bompengefinansiering. Stortinget ber dermed regjeringen endre praksis slik at kommuner og fylkeskommuner fritas for plikten til å stille slike lånegarantier.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med lokale myndigheter i Grane og Vefsn kommuner om å redusere bompengetakstene som følge av lavere beregningsteknisk rente. Det økonomiske mulighetsrommet er differansen på de teoretiske finansieringskostnadene med en beregningsteknisk rente på 6,5 pst. og en beregningsteknisk rente på 2,8 pst.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at staten i fremtiden skal fungere som garantist for låneopptak i bompengeselskapene der Stortinget har godkjent bompengefinansiering. Stortinget ber dermed regjeringen endre praksis slik at kommuner og fylkeskommuner fritas for plikten til å stille slike lånegarantier.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råar Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygging av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense–Korgen, inkl. Brattåsen–Lien (E6 Helgeland sør) i Nordland. Vilråa går fram av Prop. 148 S (2014–2015).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
3. Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsetje takstar basert på lågare rekneteknisk rente for E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense–Korgen. Vilråa går fram av Prop. 148 S (2014–2015).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. november 2015

Eirik Sivertsen

fung. leder

Janne Sjelmo Nordås

ordfører

