



Innst. 226 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 56 S (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av prosjektet fv. 17/fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm i Nord-Trøndelag, justert innkrevjingsopplegg E16 Kongsvinger–Slomarka og auka kostnadsramme E6 Helgeland nord

Til Stortinget

1. Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram 3 saker: forslag om finansiering av prosjektet fv. 17/fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm, justert innkrevjingsopplegg for E16 Kongsvinger–Slomarka og auka kostnadsramme for E6 Helgeland nord.

1.1 Fv. 17/fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm

Fv. 17 er hovudvegen mellom Steinkjer og Namsos. Saman med fv. 720 knyter fv. 17 saman Innherredskommunane og kommunane på Fosen og i Namdalen.

Det er utarbeidd forslag til utbetring av fv. 17 mellom Steinkjer og Namsos og omlegging av fv. 720 i ny trasé frå krysset med fv. 17 til Malm. Det er lagt opp til etappevis utbygging med utbetring og ombygging av fv. 17 på strekninga Dyrstad–Sprova og omlegging av fv. 720 til Malm som første trinn, som denne proposisjonen omhandlar.

Finansieringa av trinn 1 er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar. Det blir lagt opp til anleggsstart i 2017, med opning for trafikk hausten 2019.

Fv. 17 Dyrstad–Sprova har dårleg standard. Tungtrafikken på strekninga utgjer 13–16 pst.

Dagens fv. 720 frå krysset med fv. 17 ved Hjellbotn til Malm har låg standard og manglar tilbod for gåande og syklende. Det ligg føre godkjende reguleringsplanar for prosjektet med unntak av strekninga Dyrstad–Østvik på fv. 17.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Utbetring av fv. 17 på strekninga Dyrstad–Østvik inngår ikkje i kvalitetssikringa. Ekstern kvalitetssikrar tilrår ei styringsramme for utbygging av fv. 17/fv. 720 Østvik–Sprova–Malm på 1 495 mill. 2017-kroner. Samferdselsdepartementet legg den fylkeskommunale ramma til ei samla utbygging på 1 610 mill. 2017-kroner til grunn. Dette inneber at omfanget av utbetringar på strekninga fv. 17 Dyrstad–Østvik må tilpassast den endelege kostnaden for fv. 17/fv. 720 Østvik–Sprova–Malm. Dersom kostnaden for fv. 17/fv. 720 Østvik–Sprova–Malm aukar opp til den fylkeskommunale ramma, vil finansieringa av eventuelle utbetringar av fv. 17 Dyrstad–Østvik heilt ut vere fylkeskommunen sitt ansvar. Prosjektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte er rekna til om lag -860 mill. 2017-kroner. Netto nytte pr. budsjettkrone er rekna til -1,5.

I desember 2014 var ÅDT om lag 4 150 køyretøy langs den sørlege delen av fv. 17 og om lag 2 400 køyretøy nord for krysset med fv. 720. Langs dagens fv. 720 er ÅDT om lag 1 600 køyretøy. Det er lagt til grunn at med bompengetakstar som føresett i dei lokalpolitiske vedtaka, vil ÅDT i 2019 liggje på om lag 3 600 køyretøy gjennom bomstasjonen på fv. 17 ved Dyrstad, om lag 2 000 køyretøy gjennom bomstasjonen på fv. 17 ved Sprova og om lag 1 400 køyretøy gjennom bomstasjonen på fv. 720 ved Strømsnes. Det er lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1 pst.

1.1.1 Finansieringsopplegg, bompengar og bompenggeopplegg

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn at 50 pst. av utbyggingskostnadene blir finansierte med fylkeskommunale midlar og 50 pst. med bompengar. Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing av bompengar i begge køyreretningar i tre automatiske bomstasjonar. Tabell 5.1 i proposisjonen syner grunntakstar i dei ulike bomstasjonane.

Kostnadsauke ut over prisstiging skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Kostnader opp til den økonomiske ramma for bompengeprojektet på 1 610 mill. kroner skal dekkjast med 50 pst. fylkeskommunale midlar og 50 pst. bompengar. Eventuelle kostnader ut over denne ramma er fylkeskommunen sitt ansvar. Eventuelle kostnadsreduksjonar på inntil 10 pst. under den økonomiske ramma for bompengeprojektet blir fordelte likt mellom fylkeskommunen og bompengeselskapet. Reduksjonar på meir enn 10 pst. tilkjem fylkeskommunen. Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn venta, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år. Innkrevjingsperioden er rekna til om lag 15 år. Brutto bompengar i 2017-prisnivå er rekna til om lag 1 190 mill. kroner. Av dette er om lag 805 mill. kroner føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 270 mill. kroner til finansieringskostnader og om lag 115 mill. kroner til innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Nord-Trøndelag fylkeskommune vedtok i møte i fylkesrådet 18. august 2015 å stille garanti for bompengelånet dersom lånet skal forvaltast av eit bompengeselskap. Samferdselsdepartementet føreset at bompengeselskapet skal ta opp lån på vanleg måte og at fylkeskommunen derfor stiller garanti for lånet.

1.2 E16 Kongsvinger–Slomarka i Hedmark – justert innkrevjingsopplegg

Prosjektet E16 Kongsvinger–Slomarka i Hedmark vart opna for trafikk hausten 2014. Bompenggeopplegget innebar etablering av tre bomstasjonar, jf. Prop. 32 S (2014–2015). Med eit justert opplegg blir takstane i bomstasjonen på E16 som følgjer. For køyretøy i takstgruppe 1 er dagens takst 32 kroner. I bomstasjonane på fv. 175 og fv. 210 blir taksten 16 kroner. Køyretøy i takstgruppe 2 betaler dobbel takst i dei tre bomstasjonane, hhv. 64/32/32 kroner. Det er rekna med at endringane vil føre til at innkrevjingsperioden aukar med om lag 3 år. Ordninga blir evaluert etter eitt år.

1.3 E6 Helgeland nord (Bolna–Korgen) i Nordland – auka kostnadsramme

Styringsramma for prosjektet er fastsatt til 1 807 mill. kroner og kostnadsramma til 1 953 mill. kroner, rekna om til 2017-prisnivå. Prognosen for sluttkostnad er auka til 2 440 mill. 2017-kroner. Dette inneber ein kostnadsauke på 633 mill. kroner i forhold til styringsramma og 487 mill. kroner i forhold til kostnadsramma. Det er føresett at omfanget av utbygginga skal reduserast slik at kostnadsramma ikkje blir overskriden, jf. Prop. 1 S (2016–2017). I tråd med gjeldande retningslinjer er det lagt til grunn at auken frå styringsramma til kostnadsramma skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Dette inneber at 1 572 mill. kroner (80,5 pst.) skal dekkast med statlege midlar og 381 mill. kroner (19,5 pst.) med bompengar.

Etter Statens vegvesen si vurdering er det mogeleg å finansiere kostnadene ved utbetring av delstrekninga Raudfjellfors–Krokstrand utan å auke dei statlege løyvingane til prosjektet. Dette skuldast at som følgje av lågare faktisk lånerente enn føresett vil det krevjast inn om lag 30 mill. kroner meir i bompengar over 15 år enn tidlegare berekna. Takstane og innkrevjingsperioden blir ikkje endra som følgje av dette. I tillegg er reserven i prosjektet redusert. Samferdselsdepartementet har slutta seg til ei slik løysing. Det inneber at prognosen for sluttkostnad er auka med 30 mill. kroner utover fastsett kostnadsramme, til 1 983 mill. 2017-kroner. Departementet legg dette til grunn som ny kostnadsramme for prosjektet.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Are Helseth, Kjell-Idar Juvik, 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 at Prop. 56 S (2016–2017) omhandler finansiering av prosjekt på fv. 17/fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm i Nord-Trøndelag, justert innkrevjingsopplegg E16 Kongsvinger–Slomarka samt høyere kostnadsramme for E6 Helgeland nord.

2.1 Prosjektet fv. 17/fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm i Nord-Trøndelag

Komiteen viser til at fv. 17 er hovedveien mellom Steinkjer og Namsos. Sammen med fv. 720 knytter fv. 17 sammen Innherredskommunene og kommunene på Fosen og i Namdalen. Etter initiativ fra lokale myndigheter er det laget forslag til og legges opp til etappevis utbedring av fv. 17 mellom Steinkjer og Namsos og omlegging av fv. 720 i ny trasé fra krysset med fv. 17 til Malm i Verran kommune. Komiteen vil bemerke at begge fylkesveier i dag har lav standard, og at det både er fremkommelighet samt kapasitets- og trafikksikkerhetsmessige grunner til å gjennomføre prosjektet. Komiteen viser til at finansieringen er en kombinasjon av fylkeskommunale midler og bompenger, der bompengebelastningen er 50 pst. av prosjektets kostnad.

Komiteen viser til at bompengelopplegget innebærer 20 pst. rabatt samt passeringstak for lette kjøretøy. For tunge biler legges det nå til grunn dobbelt takst, som er en reduksjon fra et forslag om trippel takst tidligere i prosjektet.

Komiteen vil bemerke at det legges opp til byggestart i løpet av 2017, og åpning for trafikk i 2019.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at for kjøretøy i takstgruppe 1 er det også lagt til grunn et passeringstak på 60 passeringer pr. bomstasjon pr. kalendermåned, i tråd med lokalpolitiske vedtak.

Flertallet viser til at det er grunn til å anta at markedsrente, eller binding av rentenivået, vil gi en lavere faktisk rente enn den beregningstekniske renten på 5,5 pst. Et gunstigere rentenivå kan i store trekk føre til tre ulike fordeler: lavere bompengpris per passering, raskere nedbetaling av bompengegjeld eller ytterligere satsing på infrastruktur. Flertallet vil på generelt grunnlag bemerke at det i denne sammenhengen er viktig å komme fram til løsninger som har god forankring blant dem som er mest berørt av bompengeprojektet.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil bemerke at finansieringsopplegget av mange lokalt oppleves som kontroversielt.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at prosjektet fv. 17/fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm i Nord-Trøndelag er et svært viktig veiprojekt for fylket. Prosjektet kobler sammen aksene Steinkjer–Fosen–Namdalen, og er derfor viktig også for Fosen og Forsvarets nye installasjoner på Ørlandet. Dette

medlem viser til at Venstre lokalt i 2006 foreslo bompenger på dette prosjektet for å forsere igangsettingen.

2.2 Justert innkrevingsopplegg E16 Kongsvinger–Slomarka

Komiteen viser til at veiprojektet ble åpnet for trafikk i 2014 og er delvis finansiert med bompenger. Komiteen viser til at det opprinnelige opplegget for bompengeløsningen med bompunkter også på sideveiene har gitt urimelige utslag. Etter initiativ fra regjeringen og en prosess med lokale myndigheter, er nå komiteen svært godt fornøyd med at det kan gjennomføres nødvendige endringer i bompengelopplegget med halverte takster på sideveiene av hensyn til lokaltrafikken. Det er også blitt endret plassering av bompunkt for å få på plass en bedre lokalt tilpasset løsning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil fremheve at bompenginnkreving på sideveier bare skal være en unnataksløsning, da dette som hovedregel gir uholdbare økonomiske belastninger for lokaltrafikken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det skal utvises varsomhet hva gjelder bompenginnkreving på sideveier. På den ene side kan dette gi uheldige virkninger for bilister som ikke bruker den nye vegen. På den annen side kan det medføre mer trafikk på side- og lokalvegnett dersom det ikke innføres bompenger, noe som også kan være uheldig. Derfor må eventuell bompenginnkreving på sidevegnettet vurderes i hvert enkelt tilfelle, og der disse ulike hensynene veies opp mot hverandre.

Disse medlemmer viser til at representanter fra regjeringen og regjeringspartiene har bidratt til å skape forvirring om bompenginnkreving på sideveiene til E16. Disse medlemmer registrerer at regjeringen fortsatt ønsker bompenginnkreving på sideveiene fv. 175 og fv. 210, dog med halv takst. Disse medlemmer støtter den skisserte ordningen med halv takst på fv. 175 og fv. 210.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen i annonser i lokalpressen har orientert om at det nye bompengelopplegget på E16 skal innføres fra 27. mars 2017 «etter vedtak i Stortinget», til tross for at saken ikke er behandlet i Stortinget. Stortinget ble først gjort kjent med saken gjennom Prop. 56 S (2016–2017). Disse medlemmer finner dette uheldig og uryddig og viser i så måte til brev med spørsmål fra komiteen til Samferdselsdepartementet av 9. mars 2017, og til svar fra departementet av 14. mars 2017.

2.3 E6 Helgeland nord

Komiteen viser til at det er kostnadsøkninger i prosjektet E6 Helgeland nord i forhold til styringsramme og kostnadsramme. Komiteen vil videre vise til at det er forutsatt at omfanget av prosjektet skal reduseres slik at kostnadsrammen ikke overskrides, jf. Prop. 1 S (2016–2017). Komiteen mener det er viktig at prosjektet E6 Helgeland nord gjennomføres som planlagt da delstrekninger her har dårlig standard. Komiteen viser til at det er særlig viktig med utbedring av delstrekningen Raudfjellfors–Krokstrand.

Komiteen gir derfor sin tilslutning til den foreslåtte løsningen der denne delstrekningen utbedres uten at bompengebelastningen for bilistene øker.

Komiteen støtter vurderingen av at det tas endelig stilling til gjennomføring av de andre delstrekningene i etterkant av stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteen vil avslutningsvis bemerke at kostnadsrammen for prosjektet innebærer at 80,5 pst. av kostnadene dekkes med statlige midler, mens 19,5 pst. av kostnadene dekkes av bompenger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til våre merknader i Innst. 13 S (2016–2017) om E6 Helgeland:

«Disse medlemmer viser til Vegpakke E6 Helgeland Nord (Hemnes–Saltfjellet). Her er nå arbeidet godt i gang. Prognosene for sluttkostnad innebærer en kostnadsøkning på om lag 480 mill. kroner i forhold til fastsatt kostnadsramme gitt at prosjektet skal gjennomføres i uendret omfang. Departementet varslet i Prop. 1 S (2015–2016) at de ville komme tilbake til Stortinget om dette. Disse medlemmer har merket seg at man ikke har funnet rom for økning av rammen til E6 Helgeland nord, og nå legger opp til å ta ned prosjektet slik at kostnadsrammen ikke blir overskredet. Disse medlemmer mener det er viktig at opprinnelig omfang og fremdrift på utbyggingen opprettholdes.

Disse medlemmer har registrert at man lokalt jobber med å se på en løsning for E6 Helgeland Nord for å kunne unngå å kutte i omfanget av prosjektet. Disse medlemmer ber derfor regjeringen jobbe videre med å finne en omforent løsning, før man tar stilling til omfanget av utbyggingen og kostnadsrammen. Disse medlemmer er kjent med at dette må gjøres tidnok til at man kan gjøre nødvendige reforhandlinger med entreprenør i henhold til kontrakt.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

‘Stortinget ber regjeringen jobbe videre med og finne en løsning for E6 Helgeland Nord i samarbeid med lokale myndigheter før man tar endelig avklaring til omfanget av utbyggingen og kostnadsrammen. Dette gjøres tidnok til at man kan gjøre nødvendige reforhandlinger med entreprenør.’»

Disse medlemmer mener det er viktig at opprinnelig omfang og fremdrift på utbyggingen opprettholdes.

Disse medlemmer har registrert at Rana kommunestyre har gjort positivt vedtak om en løsning også for å ferdigstille strekningen E6 Krokstrand–Bolna, og at denne saken nå skal til behandling i fylkestinget.

Disse medlemmer mener det vil være meget uheldig og medføre store ekstrakostnader om man ikke fullfører E6-opprustingen nå mens man har utstyr og personell tilgjengelig. Siste frist for å få dette avklart er i henhold til kontrakt september 2017.

Disse medlemmer viser videre til at også trafikksikkerhetsprosjektene med nytt kryss på E6 i Korgen og ny gang-/sykkelveg mellom Bjerka og Finneidfjord, samt ny overgang over E6 på Hauknes, ikke blir gjennomført som planlagt, uten ekstra midler.

3. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene, og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv. 17/fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm i Nord-Trøndelag. Vilråa går fram av proposisjonen.

II

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

III

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett i proposisjonen.

IV

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre det tidlegare vedtekne investeringsprosjektet E6 Helgeland nord i Nordland innanfor ei endra kostnadsramme på 1 983 mill. kroner.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 21. mars 2017

Nikolai Astrup

leder

Tor André Johnsen

ordfører

