



STORTINGET

Innst. 309 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 82 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus sentrum. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 64 km hovedsakelig firefelts vei med fartsgrense 110 km/t på mesteparten av strekningen.

Prosjektet er en del av KVU/KS1 for E6 Oppland grense–Jaktøya og rv. 3 Hedmark grense–Ulsberg. E6 Ulsberg–Melhus består av to parseller: E6 Ulsberg–Vindåsliene og E6 Korporalsbrua–Melhus sentrum.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Rammesavtalen som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, angir at det skal inngås en veiutbyggingsavtale mellom de to partene. Statens vegvesen har ansvaret for utbygging av prosjektet E6 Vindåsliene–Korporalsbrua. Utbyggingen er planlagt ferdig i løpet av 2020.

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning, og Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Utbyggingen planlegges bygget ut med første delåpning mot slutten av år 2020.

I proposisjonens kapittel 3 omtales dagens situasjon på strekningen, og hva utbyggingen går ut på. Strekningen er ca. 68 km, og er en sammenhengende strek-

ning bortsett fra strekningen Vindåsliene–Korporalsbrua, som bygges ut av Statens vegvesen. Årsdøgntrafikken er ca. 11 000 ved Melhus og ca. 5 000 ved Ulsberg.

Strekningen er behandlet i KVU/KS1 E6 Oppland grense–Jaktøya og rv. 3 Hedmark grense–Ulsberg.

Da Nye Veier overtok prosjektet, forelå det 5 reguleringsplaner på strekningen. Selskapet jobber med optimalisering av hele prosjektet og planlegger med å omregulere store deler av prosjektet for å legge til rette for økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Reiselengden for det samlede prosjektet vil bli redusert med om lag 4 km. Reisetiden fra Ulsberg til Melhus sentrum vil bli redusert med om lag 20 minutter i forhold til dagens vei, en reduksjon på om lag 35 pst.

Samfunnsøkonomisk netto nytte er beregnet til om lag -8,6 mrd. 2019-kroner. Netto nytte pr. investert krone (anleggskostnad), basert på kostnadsnivå fastsatt i veiutbyggingsavtalen, er beregnet til -0,63.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslag. Nye Veier har kalkulert prosjektet til å ha en forventet kostnad (P50) på 15 414 mill. kroner i 2019-prisnivå. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad (P50) på 15 029 mill. kroner i 2019-prisnivå, og konkluderer med at finansieringen av prosjektet er robust.

I veiutbyggingsavtalen for prosjektet som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, har partene avtalt at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme (P85) på 17 147 mill. 2019-kroner. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad (P50) på 15 029 mill. 2019-kroner. Gjennom veiutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS har den forventede kostnaden for prosjektet E6 Ulsberg–Melhus sentrum blitt redusert med 1,9 mrd. kroner i forhold til det opprinnelige kostnadsanslaget fra Statens vegvesen.

Bompengelopplegg og trafikkgrunnlag er omtalt i proposisjonen kapittel 5, mens det gjøres rede for utbyggings- og finansieringsopplegget i kapittel 6.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 82 S (2018–2019).

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at utbygging av E6 Ulsberg–Melhus sentrum vil bidra til en trafikk sikker og effektiv transportåre mellom Oslo og Trondheim. Utbyggingen vil også bidra til å utvikle det felles bo- og arbeidsmarkedet i Trondheimregionen. Videre merker flertallet seg at utbedring av strekningen Ulsberg–Berkåk–Løklia fjerner en flaskehals for trafikken som kommer fra E6 og rv. 3, og øker trafiksikkerheten og framkommeligheten i dette området vesentlig.

Komiteen viser til at utbyggingen vil gjennomføres av Nye Veier AS, og at prosjektet skal finansieres med både statlige midler og bompenger, jf. Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei, Reformen i veisektoren. Komiteen merker seg at det foreligger en lokalpolitisk tilslutning til prosjektet, og at Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, ser det som svært positivt at utbygger Nye Veier har redusert de forventede utbyggingskostnadene, noe som resulterer i at bompengetakstene vil bli redusert sammenlignet med de lokale vedtakene i Trøndelag fylkeskommune. I tillegg vil to sideveisbommer fjernes.

Videre merker flertallet seg at innkrevingsopplegget for utbyggingen tilfredsstillende den nye takst- og rabattstrukturen som er fastlagt i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) og det rentenivået som er presisert i Prop. 1 S (2016–2017). Innkrevingsopplegget er for øvrig i tråd med etablert praksis, og er både nøkternt og gir en robust finansieringsplan.

Komiteen peker på at det vil bli inngått en avtale mellom staten og bompengeselskapet etter at Stortinget har fattet vedtak i denne saken. Denne avtalen vil gi

bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger og ta opp lån, samt ivareta statens interesser overfor bompengeselskapet i tråd med gjeldende regelverk. Videre vil det bli inngått finansieringsavtale mellom Nye Veier AS som oppdragsgiver og bompengeselskapet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener det er viktig å sikre en utjamning av den urettferdige fordelingen av brukerbetaling i dagens bompengesystem, og at det er nødvendig å se på hvordan ny teknologi i kjøretøy og trafikkavvikling kan bidra til at man oppnår dette. I tillegg mener flertallet at innføring av fradrag for bompengeutgifter som regjeringen skal innføre, er et sentralt tiltak for å sikre en slik utjamning. Flertallet mener at en ny ordning også må ivareta personvernet bedre enn dagens bompengordning.

Regjeringen er i gang med en gjennomgang av dagens avgiftssystem for bil for å sikre et bærekraftig avgiftssystem mot 2025. Flertallet mener spørsmålet om en erstatning for dagens bompengesystem må ses i sammenheng med denne gjennomgangen. Videre mener flertallet at denne gjennomgangen må inkludere en utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengordning, og som gir en mer effektiv, rimeligere og mer rettferdig løsning.

Flertallet vil i den forbindelse trekke frem at regjeringen kontinuerlig gjennomfører en rekke tiltak for å redusere bompengebelastningen for bilistene. Andelen bompenger av veiinvesteringer er redusert fra 40 til 28 pst. siden 2013. Det betyr at Staten tar vesentlig større del av den samlede finansieringen nå, enn for bare få år siden. Flertallet mener det er viktig at regjeringen viderefører arbeidet med å redusere kostnadene ved veiutbygging, blant annet ved å gjennomføre viktige reformer som bidrar til raskere gjennomføring, reduserte prosjektkostnader og økt samfunnsnytte, slik at vi får mer igjen for hver krone vi bruker. Samtidig bevilger denne regjeringen rekordstore summer til vei og byområder. Utbyggingen av norske veier har aldri vært mer omfattende, og vedlikeholdsetterslepet går nå ned for første gang på flere tiår.

Flertallet registrerer videre at komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er bekymret for den økende kostnaden som påføres bilistene. Flertallet ønsker i den sammenheng å minne om at de aller fleste av dagens aktive bompengeprojekter ble godkjent av Stoltenberg-regjeringen i perioden 2005–2013. Erna Solbergs regjering har siden 2013 nedbetalt restgjeld i bompengeprojekter, endret finansieringsopplegg og redusert bompengebidrag på flere projekter, samt redusert antall bompengeselskaper fra 60 til 5. Effektiviseringstiltakene for bompengedokumenteringen har medført at en større andel nå går til å nedbetale restgjeld i prosjektene, fremfor administrasjon av bompengord-

ningen. Til sammen har regjeringen spart bilistene for om lag 1,5 mrd. kroner i bompenger. I tillegg innførte regjeringen i 2017 en tilskuddsordning for å redusere bompengetakstene utenfor byområdene. I statsbudsjettet for 2019 bevilges det 531,4 mill. kroner til dette formålet, og i Granavolden-plattformen er det en ambisjon om å doble denne innsatsen. Flertallet viser videre til at regjeringen nå utreder en ordning for fradrag for bompengeutgifter i tråd med Granavolden-plattformen, samt at det skal innføres en ordning med delgaranti for bompengelån.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt forslag om en utredning av en mer rettferdig vegprising som erstatning for bomstasjoner. GPS-teknologien har gjort tiden moden for å starte utprøving. Dessverre fikk ikke forslaget flertall i Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er bekymret for den økende kostnaden som påføres bilistene. På strekningen Oslo–Trondheim vil den totale bompengebelastningen bli særdeles høy når alle vegprosjektene starter opp med bominnkreving, og det vil for noen føles urettferdig at bomstasjonen er plassert der den er, uansett hvor den blir plassert. Det samme gjelder strekningen Trondheim–Steinkjer. Samtidig ser disse medlemmer en stadig økende forskjell på bompengandelen i de ulike vegprosjektene. Videre viser disse medlemmer til at hver bomstasjon koster mellom 1 og 4 mill. kroner å drifte i året. Disse medlemmer mener derfor det nå er nødvendig med en fullstendig gjennomgang av bruken av bompenger.

Videre viser disse medlemmer til sitt forslag i Innst. 268 S (2017–2018) om statlig garanti på statens egne veier.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet foreslo for Stortinget at en ber regjeringen sørge for at staten overtar garantiansvaret for eksisterende og kommende bompengeprojekt på riksveg.

Videre viser disse medlemmer til regjeringserklæringen, hvor det står

«Innføre statlig delgaranti for bompengelån til riksveiprojekter i fylker som er nær grensen for hvor mye garantier de kan stille, der ordningen gir en reell risikodeling mellom stat og fylke.»

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvor stor samlet garantium for bompengeprojekter det er forsvarlig at Trøndelag fylkeskommune bærer.»

«stortinget ber regjeringen klargjøre på et prinsipielt grunnlag hvor stor garanti en fylkeskommune kan stille i forbindelse med finansiering av statlige veier.»

Videre viser disse medlemmer til henvendelse fra samarbeidet «Bygg vei», som består av ordførerne i Melhus, Midtre Gauldal og Rennebu, til Samferdselsdepartementet, hvor de støtter initiativet fra Midtre Gauldal om to tunnellop i tunnelen på E6 i Soknedal og anmoder om at dette blir fulgt opp. Dette prosjektet er ikke med i Nye Veiers portefølje, men bygges ut av Statens vegvesen midt mellom Nye Veiers prosjekt. Bygging av to tunnellop nå vil være logisk med tanke på at det skal bygges firefeltsvei både nord og sør for Soknedals-prosjektet de nærmeste årene.

Disse medlemmer viser til at bompengefinansieringen de siste årene har fått et svært stort omfang. Disse medlemmer viser til at Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Disse medlemmer viser til Stortingets vedtak 738 (2017–2018) om å vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg. Disse medlemmer mener at med det store omfanget som bompengefinansiering har fått på statlige riksveier, fremstår det som urimelig at kommuner og fylkeskommuner skal stille som garantist for staten sine egne veier.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti støtter å utbedre den eksisterende veien. Dette medlem er imidlertid kritisk til at det skal bygges ny firefelts motorvei, som fører til økte kostnader og økte utslipp. Dette medlem mener fellesskapets midler i større grad burde gå til å finansiere en opprustning av jernbanen, mer kollektivtrafikk i byene og gode og trygge bruksveier. Skal vi lykkes med å få gods- og persontrafikk over på bane heller enn vei, må vi, slik dette medlem ser det, satse mer på nettopp bane enn nye motorveier. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti lokalt fra starten har vært motstander av denne traseen. Nå som deler av arbeidet er påbegynt, ønsker dette medlem heller å gå for en mer nedskalert og rimeligere løsning enn det som er foreslått, som samtidig innebærer mindre inngrep og bruk av dyrkbar mark.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en proposisjon som nedskalerer den planlagte utbyggingen av Ulsberg–Melhus til en 2/3-felts vei for å redusere kostnader, utslipp og naturinngrep.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen vurdere hvor stor samlet garantism for bompengeprojekter det er forsvarlig at Trøndelag fylkeskommune bærer.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen klargjøre på et prinsipielt grunnlag hvor stor garanti en fylkeskommune kan stille i forbindelse med finansiering av statlige veger.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en proposisjon som nedskalere den planlagte utbyggingen av Ulsberg–Melhus til en 2/3-felts vei for å redusere kostnader, utslipp og naturinngrep.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i Trøndelag. Villkårene fremgår av proposisjonen.
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 28. mai 2019

Helge Orten

leder

Jon Gunnes

ordfører