



STORTINGET

Innst. 412 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 119 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv–Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland

Til Stortinget

Sammendrag

Innledning

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv–Øyer. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 43 km firefelts vei med planlagt fartsgrense 110 km/t.

Prosjektet er en del av KVU/KS1 for E6 Kolomoen–Lillehammer–Otta.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning, og Oppland fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Prosjektet planlegges bygget ut med første delåpning i 2023 og planlagt ferdigstilling innen utgangen av 2025.

E6 Moelv–Øyer starter ved krysset i Moelv og avsluttes ved starten av det ferdig utbygde prosjektet E6 Øyer–Tretten. Strekningen Moelv–Øyer er ca. 44 km. Eksisterende mjøsbru ble åpnet i 1985. Brua er 1 420 meter lang med to kjørefelt over Mjøsa mellom Moelv og Biri.

Dagens strekning på E6 er svært ulykkesbelastet. I perioden 2008–2018 har det vært ni drepte, fire meget hardt skadde og ti alvorlig skadde. Det er satt opp midt-rekkverk på deler av strekningen for å redusere ulykkestallene, men dette har ført til dårlig fremkommelighet

for nødetatene og øvrige trafikanter ved stopp/berging. Dette er en sårbar situasjon.

Utbyggingen innebærer ny firefeltskryssing over Mjøsa noe sør for dagens mjøsbru. Eksisterende mjøsbru har beregnet restlevetid på over 70 år.

Reiselengden på strekningen blir omtrent den samme som i dag, men reisetiden ut fra skiltet hastighet reduseres med minst ni minutter. Dette betyr en besparelse på ca. 27 pst. i forhold til faktisk reisetid i 2022.

Prosjektet planlegges gjennomført ved bruk av tre store kontrakter:

1. Storhove–Øyer
2. Roterud–Storhove
3. Moelv–Roterud

Veiprosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag -5,9 mrd. 2019-kroner. Netto nytte pr. investert krone (anleggskostnad) er beregnet til -0,58. Uten bompenger er prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte beregnet til om lag -5,3 mrd. kroner.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsestimat. Nye Veier AS har kalkulert prosjektet til å ha en forventet kostnad på 11 021 mill. kroner i 2019-prisnivå. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad på 11 389 mill. kroner i 2019-prisnivå.

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 13 094 mill. 2019-kroner. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad på 11 319 mill. 2019-kroner.

Finansieringsopplegget for E6 Moelv–Øyer omfatter statlige midler over kapittel 1321 post 70 Tilskudd til Nye Veier AS samt bompenger. Bompengandelen ut-

gjør 48,5 pst. Finansieringsplan er basert på forventet utbyggingskostnad.

Finansieringsopplegget bygger på fire automatiske bomstasjoner på ny E6. Det er forutsatt bompengeneinnkreving i begge retninger. Det gis 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke for kjøretøy i takstgruppe 1 og ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2.

Det er lagt til grunn bompengeneinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengeneinnkreving i perioden 2023–2039.

De lokalpolitiske vedtakene ga tilslutning til at nullutslippsbiler skal betale bompenger, og følger dermed opp Stortingets vedtak i Prop. 87 S (2017–2018) om at el- og hydrogenbiler skal betale bompenger.

Nye Veier AS legger opp til sekvensiell utbygging av delstrekninger, hvor én eller flere bommer settes i drift når delstrekningen er ferdig utbygd. Inntektene som bommene genererer, vil betjene gjelden som bompengeselskapet har for å finansiere den helhetlige utbyggingen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli, Ingalill Olsen og Julia Wong, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, 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. 119 S (2018–2019).

Komiteen viser til at prosjektet omfatter utbygging av ca. 43 km firefelts vei med planlagt fartsgrense 110 km/t. Utbyggingen vil gjennomføres av Nye Veier AS og planlegges bygget ut med første delåpning i 2023 og planlagt ferdigstillelse innen utgangen av 2025.

Komiteen viser til at utbygging av E6 Moelv–Øyer vil bidra til en trafiksikker og effektiv transportåre mellom Oslo og Trondheim. Prosjektet vil bidra positivt til å styrke Innlandet som ett felles bo- og arbeidsmarked. Utbyggingsprosjektet er en del av en større satsing på utvikling av hovedveien fra Oslo til Nord-Vestlandet. Samtidig vil veistrekningen også ytterligere forsterke og videreutvikle E6 som hovedferdselsåre mellom Øst-/Sørlandet og Trøndelag/Nord-Norge.

Komiteen merker seg at reiselengden på strekningen blir omtrent den samme som i dag, men at reisetiden ut fra skiltet hastighet reduseres med minst 9 minutter. Dette betyr en besparelse på ca. 27 pst. sammenlignet med dagens reisetid.

Komiteen merker seg at prosjektet skal finansieres med både statlige midler og bompenger. Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til prosjektet, og Oppland fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at utbyggingen av ny E6 fra Moelv til Ensby var et av prosjektene i oppstartsporteføljen til Nye Veier AS. I Prop. 87 S (2017–2018) vedtok Stortinget å utvide prosjektet til å omfatte strekningen videre nordover til Øyer.

Flertallet viser til at Nye Veier AS har i oppgave å bidra til helhetlig utbygging av trafiksikre firefelts motorveier med bedre standard raskere og til en lavere kostnad. Gjennom flere prosjekter har vi nå sett at veiselskapet Nye Veier AS har gjennomført veitbygginger med bedre standard raskere og til en lavere kostnad enn tidligere anslått. Dette viser at opprettelsen av Nye Veier AS har vært et positivt bidrag til å få mer vei igjen for hver krone vi bruker.

Flertallet fremhever at regjeringen bevilger rekordstore summer til vei og byområder, og at utbyggingen av norske veier aldri har vært mer omfattende. Vedlikeholdsetterslepet går nå ned for første gang på flere tiår, og kvaliteten på riksveiene er økt med nesten 9 pst. siden regjeringen Solberg tok over. Regjeringen gjennomfører samtidig en rekke tiltak for å redusere bompengbelastningen for bilistene. Andelen bompenger av veiinvesteringer er redusert fra 40 til 28 pst. siden 2013. Det betyr at staten tar en 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 veitbygging, 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.

Flertallet er tilfreds med at det ikke legges opp til bruk av bom på sideveier i dette prosjektet.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, legger til grunn at bompengetakstene kan settes lavere, basert på markedsrente eller binding av renten, slik at det kommer bilistene til gode. Dette flertallet mener dette er en mulighet fylkeskommuner og kommuner kan gjøre seg nytte av dersom det er et lokalt ønske om det.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt forslag om en utredning av en mer rettferdig vegprising som erstatning for bomstasjoner, jf. Dok. 8:35 S (2018–2019). Ny teknologi har gjort tiden moden for å starte utprøving. Dessverre fikk ikke forslaget flertall i Stortinget.

Disse medlemmer er bekymret for den økende kostnaden som påføres bilistene. På strekningen Oslo–Trondheim vil den totale bompengebelastningen bli særdeles høy når alle vegprosjektene starter med bompengeneinnkreving, og det vil for noen føles urettferdig at bomstasjonen er plassert der den er, uansett hvor den blir plassert. 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 bompenge.

Videre viser komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet til sine forslag i Innst. 268 S (2017–2018) om en statlig garanti på statens egne veier. Arbeiderpartiet og Senterpartiet foreslo for Stortinget at en skulle be regjeringen sørge for at staten overtar garantiansvaret for eksisterende og kommende bompengeprojekter på riksveg.

Disse medlemmer mener det ikke er riktig at det er fylkeskommunene som skal etablere og være ansvarlige for bompengeselskap til inndrivning av midler for statens utbyggingsprosjekter. Det forvaltningsnivået som er vegeier, bør garantere og sørge for inndrivning av midlene til sine egne utbyggingsprosjekter. En bør også som prinsipp for alle bompengeprojekter legge til grunn at dersom prosjektet blir rimeligere enn antatt, forventes det at bompengandelen også reduseres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at det er ikke sidevegsbommer i prosjektet, og en forventer at trafikken skal kjøre på ny og sikker veg. Dersom det likevel viser seg at trafikken kommer andre steder enn på den nye trafikksikre vegen, bør man vurdere tiltak på sidevegsnettet. Disse medlemmer viser til at en lokalt har fattet vedtak om at dersom trafikken på sideveger viser seg å bli større enn anslaget til Nye Veier AS, skal det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Vegeier definerer hvilke trafikkregulerende tiltak utbygger må iverksette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer også at Nye Veier AS ikke sier noe om avbøtende tiltak for lokalsamfunnet, slik Statens vegvesen tradisjonelt gjør, som for eksempel midler til gang- og sykkelveger, stedsutvikling og kollektivknutepunkt.

Videre viser komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet til regjeringserklæringen, hvor det står:

«Innføre statlig delgaranti for bompengelån til riksveiprosjekter i fylker som er nær grensen for hvor mye

garantier de kan stille, der ordningen gir en reell risikodeling mellom stat og fylke»

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Disse medlemmer viser til at bompengefinansieringen de siste årene har fått et svært stort omfang. Disse medlemmer viser til at Oppland fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Disse medlemmer viser til Stortingets vedtak nr. 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 riksveger, fremstår det som urimelig at kommuner og fylkeskommuner skal stille som garantist for statens egne veier. Disse medlemmer viser til at det har vært stor vekst i bompengeneinnkrevingen de siste årene, fra 7,8 mrd. kroner i 2010 til 11,5 mrd. kroner i 2018. Denne veksten antas å fortsette. For dette prosjektet er bompengandelen på 48,5 pst. Disse medlemmer mener det er behov for å intensivere arbeidet med å redusere kostnadene på veiprosjektene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at en utbygging med firefelts vei på hele strekningen vil ha store konsekvenser for etablerte næringer, og at mye matjord vil gå tapt.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke økonomiske innsparinger som kan gjøres, og hvor mye mindre nedbygging av dyrket mark som kan oppnås, ved en endring fra planlagt firefelts til en 2/3-felts vei fra Lillehammer og nordover.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at det er jernbanen som skal binde de største byene i Sør-Norge sammen, ikke firefelts motorveier. Firefelts motorveier øker klimagassutslippene, øker godstrafikken på veiene og nedbygger mye natur, kulturlandskap og dyrka mark.

Dette medlem mener det er fullstendig feil prioritering av samfunnets midler å bruke dem på stadig flere motorveistreknings, når både FNs klimapanel og FNs naturpanel advarer oss mot å fortsette med utslipp og utbygging som før. Dette medlem mener felleskapets 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 fra vei til bane, må vi

omprioritere. Skal vi ha penger til rassikring, utbedring, utretting, tryggere distriktsveier og nå ta igjen veivedlikeholdets etterslep, ja, da må vi våge å omprioritere.

Dette medlem vil peke på at den beste måten å gjøre noe med den totale bompengebelastingen i Norge på, uten at det får negative konsekvenser for byene våre eller for miljøet, er å nedskalere regjeringens motorveiambisjoner i Norge.

Dette medlem vil vise til at regjeringen selv beskriver kostnadene og konsekvensene av sin motorveiplan i plangrunnlaget til Nasjonal transportplan side 123–125.

I Nasjonal transportplan endret regjeringen standarden for nye veier i Norge fra å være hovedsakelig to-/trefelts veier til firefelts veier med 100 km/t.

Ved å endre veistandarden fra den tidligere Riksvegutredningen (80–90 km/t, to felt, med delvis forbikjøringsfelt osv.) til et høyhastighets veinett (fire felt, 100–110 km/t) har regjeringen økt kostnadene fra 644 mrd. kroner til 1 105 mrd. kroner, begge i 2016-kroner, fram mot 2050.

Regjeringen skriver videre:

«Det er beregnet at vegtrafikken i Norge vil kunne øke med 4-5 prosent i 2050 med en slik utbygging, sammenlignet med et alternativ uten ny vegbygging. Utbygging av vegnettet vil også kunne medføre vesentlige inngrep i natur og omgivelser, samt klimagassutslipp i byggefase.»

Dette medlem vil understreke at transportøkonomisk netto nytte av motorveiplanen er på minus 680 mrd. kroner.

Dette medlem vil også peke på at man i bompengedebatten har lett for å overse de store motorveiprojektenes kostnader, mens man stadig henviser til bompengene i de sårt tiltrengte bypakkene/byvekstavtalene. Dette medlem vil vise til at hele komiteen med denne innstillingen, på rundt 5,5 mrd. kroner i bompengandel, har gått inn for om lag 15,5 mrd. kroner i nye bompenger på tre nye motorveistrekninger i løpet av noen dager, alle unntatt Sosialistisk Venstreparti.

Dette medlem hadde håpet at komiteens flertall ville vist en langt større edruelighet i sine motorveiambisjoner og i større grad hadde lent seg på veinormene i Riksvegutredningen fra Statens vegvesen fra 2015. Da hadde man spart både klima, natur, dyrka mark og folks skattepenger og bompengeutgifter.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en proposisjon som nedskalere den planlagte utbyggingen av E6 på strekningen Moelv–Øyer i Hedmark og Oppland til en to-/trefelts 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 Oppland fylkeskommune bærer.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke økonomiske innsparinger som kan gjøres, og hvor mye mindre nedbygging av dyrket mark som kan oppnås, ved en endring fra planlagt firefelts til en 2/3-felts vei fra Lillehammer og nordover.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en proposisjon som nedskalere den planlagte utbyggingen av E6 på strekningen Moelv–Øyer i Hedmark og Oppland til en to-/trefelts vei for å redusere kostnader, utslipp og naturinngrep.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råder 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 Moelv–Øyer i Hedmark og Oppland. Villkårene fremgår i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegerere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. juni 2019

Helge Orten

leder

Tor André Johnsen

ordfører