



STORTINGET

Innst. 365 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 97 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg fram proposisjon for Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland fylke. Fellesprosjektet omfattar tre nye tunnelar på E16 og to nye tunnelar på jernbanen på ei nær 30 km lang strekning. I same proposisjon legg Samferdselsdepartementet også fram forslag til kostnadsramme for utbygging av prosjektet E45 Kløfta i Finnmark. Prosjektet er på 7,6 km og omfattar ein tunnel på 4,2 km, 3,2 km veg i dagen og ei bru på 150 meter.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Prop. 97 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Fellespro-

sjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark.

Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle

Komiteen viser til at strekninga Arna–Stanghelle er ein del av hovudkorridoren for transport mellom Oslo og Bergen. Strekninga er skred- og ulukkeutsett, og komiteen merkjer seg at fleire tunnelar på strekninga manglar teknisk standard som tilfredsstillar krava i tunnelsikkerhetsforskriften. Komiteen er kjend med at det er lange omkøyringsvegar ved stenging.

Komiteen viser til at den aktuelle strekninga er ein del av Bergensbanen, som er den einaste togstrekninga mellom Austlandet og Vestlandet. Komiteen er kjend med at låg fart er eit vesentleg hinder for transporten, særleg på strekninga Bergen–Voss, som er den største flaskehalsen. Komiteen viser til at det òg er stor skredfare på banestrekninga.

Komiteen viser til at utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle er eit viktig nasjonalt prosjekt som vil kome langt fleire til gode enn berre dei som bur i regionen der sjølve utbygginga finn stad. Komiteen viser til at prosjektet vil gi auka kapasitet, betre framkome, raskare reisetid og tryggare reiseveg. I tillegg kan utbygginga bidra positivt til å utvide bu- og arbeidsmarknadsregionen, mellom anna gjennom nye stasjonar på Vaksdal og Trengereid.

Komiteen merkjer seg at arbeida på strekninga skal utførast som eit fellesprosjekt, noko som vil gi gjen-

sidig rømmingssystem i tunnelane og dermed bidra til reduserte kostnader i utbygginga.

Komiteen merkjer seg at det blir lagt opp til prosjektstart i 2025, og at det blir lagt til rette for utlysing av ein av dei største entreprisane i 2026. Komiteen merkjer seg vidare at jernbanestrekninga er venta opna i 2038, og at den nye vegstrekninga på E16 er venta opna i 2039.

Komiteen er glad for at Fellesprosjektet Arna–Stanghelle med veg og bane no er kome eit skritt nærare realisering. Planane for prosjektet vil legge ein robust infrastruktur for dei neste tiåra. Noverande veg sto ferdig i 1991, og er allereie utdatert. Dette viser at ein må tenke langsiktig når ein først foretar større infrastrukturinvesteringar. Komiteen merkjer seg løysningen som er vald, med at prosjektet blir bygd som eit fellesprosjekt mellom Bane NOR og Statens vegvesen, der det er Statens vegvesen som er prosjekteigar og har den daglege styringa av prosjektet. Komiteen registrerer at det for steinmassar er valt den mest kostnadsoptimale løysinga med deponi i fjorden. Komiteen legg vekt på at framdriftsplanar no vert fylgt, slik at ein får ferdigstilling som skissert i proposisjonen.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, merkjer seg at Fellesprosjektet Arna–Stanghelle har ei kostnadsramme på 49,3 mrd. kroner. Det blir lagt opp til 90 pst. statleg finansiering av utbyggingsprosjektet, medan resten skal finansierast gjennom bompengar frå det tidspunktet den nye strekninga blir teken i bruk. Det blir lagt opp til nedbetalings tid på 15 år, med fylkeskommunal finansieringsgaranti.

Flertallet viser til at Fellesprosjektet vil utvide bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Bergen ved å legge til rette for god og effektiv transport for både bilister og togreisende. Prosjektet vil fjerne farlege flaskehalser, redusere reisetider og binde regionen tettere sammen. Flertallet viser til at prosjektet vil bli ett av de største i sitt slag og kunne gi verdifull erfaring med hvilke gevinster man kan oppnå ved å løse de samlede behovene til jernbanen og bilistene i samme prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at det er en grunnleggende forutsetning for bompengoordningene at den har legitimitet i befolkningen, og at Senterpartiet er opptatt av at det samlede bompengetrykket i Norge ikke må bli for stort. Disse medlemmer merker seg at en bilist som passerer alle tre bomstasjonene hver arbeidsdag, for eksempel i forbindelse med pendling, vil få en månedlig kostnad på 9 000 kroner før rabatter, og vil vise til at dette for mange vil utgjøre en svært stor belastning.

Disse medlemmer viser til at lokalpolitisk tilslutning til bompengeprojektene er en forutsetning for at Senterpartiet skal godta bompengefinansiering av

samferdselsprosjekter. Samtidig ser man at flere bompengeprojekter nå verken har legitimitet eller lokalpolitisk tilslutning, på grunn av eskalerende kostnader knyttet til sviktende trafikk tall eller generell prisvekst ut over det som ble forutsatt i bompengeprognet. Disse medlemmer vil vise til at det ofte vil være usikkerhet knyttet til trafikkgrunnlag i et prosjekt, og at eskalerende bompengesatser vil kunne øke denne usikkerheten ytterligere. Disse medlemmer mener at man fremover må være svært varsom med bruken av bompenger og ha en særskilt oppmerksomhet på finansieringsproget der bompenger inngår som en betydelig del av finansieringen.

Disse medlemmer mener det er svært viktig å redusere kostnader i samferdselsprosjekter, og at høye rente- og innkrevingskostnader er en dyr måte å finansiere samferdselsprosjekter på. Disse medlemmer mener at man for fremtiden bør vurdere andre finansieringsmodeller, og at regjeringen bør utrede og legge frem for Stortinget ulike alternativer. Disse medlemmer mener at erfaringene med forhånds- og parallellinnkreving på rv. 7 Sokna–Ørgenvika i Buskerud, jf. Prop. 77 S (2024–2025), også bør inngå i dette arbeidet.

Disse medlemmer viser til at bompengebidraget i Fellesprosjektet skal ligge fast på 3 350 mill. 2021-kroner, og at eventuelle kostnadsøkninger i prosjektet vil bli statens ansvar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at utbyggingsprosjektene på både E45 samt E16 og Bergensbanen vil gi betydelig bedre kapasitet, standard og reisetid. Dette er strekninger som er særlig skredutsatt, og prosjektene vil bety mye for regulariteten. Disse medlemmer mener at prosjektet E16/Bergensbanen er et prosjekt som har stor betydning for å binde landet sammen. Prosjektet E45 er med dagens standard en flaskehals for tungtrafikk mellom Finnmark og utlandet, særlig vinterstid.

Disse medlemmer mener at regjeringens tidsbruk i saken er uholdbar, og at dette er prosjekter som allerede burde ha vært igangsatt. Forsinkelsene innebærer høyere kostnader for prosjektene og med det mer bompenger. Alle som bruker infrastrukturen, rammes gjennom en lengre periode med dårlig sikkerhet og kapasitet enn nødvendig. Disse medlemmer viser til at Fellesprosjektet Arna–Stanghelle ikke antas å være slutført før i 2039.

Disse medlemmer mener at utbygging og vedlikehold av veier er et statlig finansielt ansvar. Disse medlemmer vil derfor stemme imot regjeringens forslag om bompengefinansiert utbygging av E16 Arna–Stanghelle. Bompengene utgjør så mye som 4 mrd. kroner og rammer ikke bare folk som bruker den nye veien. Disse medlemmer mener det er uholdbart at regjeringen foreslår bompengeinnkreving også på sideveier

til ny E16. Selv om takstgrunnlaget settes til 70 pst. av alminnelig takst, vil dette ramme lokaltrafikken. Disse medlemmer mener dette fremstår som en form for veipricing, der man må betale bompenger på veier der det ikke er foretatt investeringer. Disse medlemmer vil avvikle bompengoordningen og mener at utbyggingen av E16 skal ha statlig finansiering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget legger til grunn full statlig finansiering av E16 Arna–Stanghelle.»

Kostnadsramme for utbygging av prosjektet E45 Kløfta i Finnmark

Komiteen viser til at strekninga er skredutsett og utgjør ein flaskehals for tungbiltrafikken på grunn av høg stigning og stadvis dårleg standard på vegen. Komiteen merkjer seg at prosjektet tek sikte på å byggje om delar av E45 slik at eit rasfarleg parti blir erstatta med 4,2 km tunnel og 2,2 km veg i dagen samt 1,5 km veg på Alta-sida av Kløfta. Det skal òg byggjast 150 meter bru over Eibyelva, noko som samla vil gi ein trygg, føreseieleg og god heilårsveg med ni meters breidd langs den nye 7,6 km lange strekninga.

Komiteen merkjer seg at det blir foreslått ei kostnadsramme på 2,059 mrd. 2025-kroner.

Komiteen merkjer seg at proposisjonen legg opp til anleggsstart i 2026 og opning av ny vegstrekning i 2029.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Arbeidarpartiet, understrekar at E45 også i eit sikkerheitspolitisk perspektiv vil vere ein viktig korridor inn til Finland. Etter at Finland og Sverige er blitt medlem av NATO, må Norge i langt større grad sikre at desse korridorane innehar kapasitet både i fred og kriser. Denne korridoren inngår som ein viktig del av det overordna transportnettet i Norden.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at E45 Kløfta er et av de viktigste samferdselsprosjektene i Finnmark de siste årene. Fylkets samferdselsbehov har over tid blitt neglisjert, og disse medlemmer er glade for at Senterpartiet i regjering fikk sikret prioritering av prosjektet. Disse medlemmer mener at det nå er viktig at myndighetene legger til rette for at oppstart kan skje så raskt som mulig, slik at en av de mest krevende strekningene i Finnmark endelig kan få det løftet den trenger.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget legger til grunn full statlig finansiering av E16 Arna–Stanghelle.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding romertall I fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding romertall II og III fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

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

vedtak:

I

Fullmakt til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

Starte opp, medrekna føreta bestillingar og gi tilsegn i desse investeringspro- Innanfor ei kostnadsramme på:
sjekta:

Fellesprosjektet Arna–Stanghelle
E45 Kløfta

49 331 mill. kroner
2 059 mill. kroner

Fullmaktene gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma i det einskilde prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammene i seinare år.

II

Fullmakt til bompengefinansiering

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av E16 Arna–Stanghelle.
2. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E16 Arna–Stanghelle. Vilkåra går fram av Prop. 97 S (2024–2025).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om (del)finansiering av E16 Arna–Stanghelle. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilkåra Prop. 97 S (2024–2025) set.

III

Statleg delgaranti for bompengelån

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å gi tilsegn om statleg sjølvskuldnargaranti for inntil 4 900 mill. kroner til finansiering av utbygginga av E16 Arna–Stanghelle i Vestland fylke.

Det er eit vilkår for garantistillinga at Vestland fylkeskommune stiller same type garanti for den resterande delen av det maksimale garantibeløpet på 9 800 mill. kroner. Det blir ikkje kravd garantiprovisjon for den statlege delgarantien.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 20. mai 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Marte Mjøs Persen

ordfører

