



# Innst. S. nr. 130

(2008–2009)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 31 (2008–2009)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utvidelse av bompengoordningen på E6 mellom Trondheim i Sør-Trøndelag fylke og Stjørdal i Nord-Trøndelag fylke

Til Stortinget

#### SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet fremmer i proposisjonen forslag om utbygging og finansiering av E6 parsellene Værnes–Kvithammar i Stjørdal kommune og Nidelv bru–Grillstad i Trondheim kommune.

Parsellene var opprinnelig en del av den vedtatte utbyggingen av E6 Trondheim–Stjørdal. Disse endeparsellene ble imidlertid tatt ut av innkrevingsordningen i 1995 som en del av det reviderte opplegget som skulle gjøre bompengeselskapet i stand til å betjene gjelden. Det ble da forutsatt at man skulle komme tilbake til utbyggingen av parsellene senere.

Det er nå lokalpolitisk tilslutning til å videreføre bompengennekningen på prosjektet E6 Trondheim–Stjørdal for å bygge endeparsellene Nidelv bru–Grillstad i Trondheim kommune og Værnes–Kvithammar i Stjørdal kommune, jf. omtalen av den lokalpolitiske behandlingen i kapittel 4 i proposisjonen. Byggingen av disse parsellene vil ferdigstille utbyggingen av E6 Trondheim–Stjørdal.

E6 fra Trondheim til Stjørdal er en sentral del av hovedvegnettet i Trondheimsregionen. Aksen Trondheim–Stjørdal er i tillegg et område i vekst, og dette gjenspeiler seg i trafikkprognosene som viser høy trafikkvekst de nærmeste årene. Det er derfor viktig å få sluttført arbeidet med utbyggingen av E6 mellom Trondheim og Stjørdal. Departementet støtter derfor kommunenes og fylkeskommunens forslag om å

utvide innkrevingsordningen for å finansiere slutføringen av det opprinnelige E6 øst-prosjektet.

Parsellene er forutsatt delfinansiert med bompenger gjennom utvidelse av eksisterende innkrevingsordning på E6 mellom Trondheim og Stjørdal. I tillegg er det lagt til grunn om lag 730 mill. kroner i statlige midler i perioden 2010–2015.

Prosjektet er tidligere omtalt i blant annet St.meld. nr. 24 (2003–2004), St.prp. nr. 68 (2006–2007), St.prp. nr. 24 (2007–2008) og St.prp. nr. 45 (2007–2008).

#### E6 parsellen Nidelv bru–Grillstad

Utbyggingen omfatter bygging av om lag 4,5 km dels ny firefelts veg og dels utbedret veg fra Nyhavna ved Nidelv bru (Pirbrua) til Grillstad.

Parsellen vil sammen med Omkjøringsveien, Nordre Avlastningsvei og Osloveien (Marienborg–Sluppen) utgjøre ringveisystemet rundt Trondheim sentrum.

Kompleksiteten i delprosjekt av parsellen (løsmassetunnel) har gjort at Statens vegvesen ønsker å prøve ut den nye konkurranseformen "konkurransepreget dialog". Det er første gang en slik konkurranseform prøves ut og vil gi verdifulle erfaringer med alternative konkurranse- og avtaleformer mellom entreprenør og Statens vegvesen.

#### E6 parsellen Værnes–Kvithammar

Parsellen starter ved avkjøring til og fra flyplassen på Værnes (Sandfærhus) og går nordover under flyplassen, forbi Halsøen, over Tangen og på vestsida av bebyggelsen nord til Kvithammar. Veggen bygges som firefelts veg og vil på deler av strekningen avvike både lokaltrafikk og fjerntrafikk.

Parsellen blir om lag 5 km lang. Strekningen mellom rundkjøringer som totalt er 1,6 km lang, vil få

reduisert fartsnivå og bli utformet etter prinsippene som gjelder for veg i bymessige strøk.

### Kostnadsoverslag og nytte

Ekstern konsulent og Statens vegvesen er enige om en styringsramme for hele utbyggingen på 3 500 mill. 2008-kroner. Kostnadsrammen er fastsatt til om lag 3 700 mill. 2008-kroner.

Den samlede styringsrammen framkommer som følger:

Styringsramme for parsellen Værnes–Kvithammar	750 mill. kroner
Styringsramme for parsellen Nidelv bru–Grillstad	2 750 mill. kroner
Sum	3 500 mill. kroner

Netto nytte for delparsellen Værnes–Kvithammar er - 480 mill. kroner og netto nytte over kostnad (NNK) er - 0,6. Netto nytte for delparsellen Nidelv bru–Grillstad er - 1 140 mill. kroner og netto nytte over kostnad (NNK) er - 0,4.

### Trafikkgrunnlag

Trafikken på E6 mellom Trondheim og Stjørdal har i gjennomsnitt økt med 4,4 pst. per år de 10 siste årene. I de siste 3 år har gjennomsnittlig vekst vært 6,2 pst.

Trafikken i juli og august i 2008 har vært lavere enn trafikken i samme periode i fjor. Dette innebærer at den samlede trafikkveksten fra januar til og med august i 2008 har vært 4,5 pst. Prognosen for trafikkutviklingen på strekningen som grunnlag for bompengeregningene er:

2008 .....	4,5 pst.
2009 .....	2,0 pst.
2010 .....	3,5 pst.
2011–2020 .....	2,3 pst.
2021–2030 .....	0,9 pst.

Bakgrunnen for at det er forventet en nedgang i trafikken i 2009 er at det er forutsatt en takstendring i bomstasjonene fra 1. januar 2009.

### Utbyggings- og finansieringsopplegg

Det er lagt opp til at utbyggingen av parsellene skal skje parallelt. Byggetiden for prosjektet er

anslått til i overkant av 4 år. Parsellene kan med disse forutsetningene åpnes for trafikk i 2013.

Anleggsarbeidene på parsellen Nidelv bru–Grillstad er planlagt startet opp i 2009 med vegsystem og rundkjøring på Nyhavna.

Anleggsarbeidene på parsellen Værnes–Kvithammar er startet opp gjennom at byggingen av Havnekrysset er igangsatt.

I tråd med transportetatens forslag til Nasjonal transportplan for 2010–2019, er det lagt til grunn 520 mill. 2007-kroner til parsellen Nidelv bru–Grillstad og 150 mill. 2007-kroner til parsellen Værnes–Kvithammar. Omregnet til 2008-kroner utgjør dette til sammen om lag 730 mill. kroner.

Det er lagt opp til at eksisterende bompengeregning mellom Trondheim og Stjørdal i hovedsak videreføres, og eksisterende bomstasjoner foreslås benyttet i det nye opplegget. Tilstanden på bomstasjonene og det tekniske utstyret er slik at det i løpet av innkrevingsperioden vil være behov for oppdateringer og nyinvesteringer. I den forbindelse vil det være aktuelt å vurdere en automatisk innkrevingsløsning.

Det vil som en prøveordning være gratis å passere bomstasjonen på Leistad i Malvik kommune i retning Stjørdal. Bakgrunnen for dette er kommunens ønske om å redusere trafikkbelastningen på Vulluvegen som er en kommunal veg.

Trøndelag Bomveiselskap AS ble etablert i 1983 med formål å kreve inn bompenger som delfinansiering av ny E6 mellom Trondheim og Stjørdal. Selskapet er ansvarlig for dagens innkreving av bompenger på bomstasjonene på Ranheim, Leistad og Hommelvik som del av E6 øst. Trøndelag Bomveiselskap AS vil ha ansvar for innkreving av bompenger etter nytt bompengelopplegg.

Takstene på bomstasjonene i Hommelvik og Leistad ble sist prisjustert i 1995, mens takstene på bomstasjonen på Ranheim ble justert i 2001. Siden takstene ikke justeres hvert år er målsettingen at takstene over tid skal øke i takt med prisstigningen. Rabatter og fritaksordninger er forutsatt å være i samsvar med takstretningslinjene.

Når anlegget er ferdigbygd, er det forutsatt at takstnivået kan økes med inntil 5 pst. ut over prisjustering.

Forslag til finansieringsplan går fram av tabellen.

	Mill. 2008-kroner				
	Finansiert før 2009	2009	2010–2013	2014–2019	Sum
Stat			600	130	730
Bompenger	110	420	2 180	60	2 770
Sum	110	420	2 780	190	3 500

Forutsetningen ellers for finansieringsopplegget grå fram av kapittel 6.4 i proposisjonen. Med forutsetningene vil bompengelånet være nedbetalt rundt årsskiftet 2023/2024 etter om lag 15 års innkreving.

En eventuell kostnadsoverskridelse i anleggsperioden skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekt.

Nord-Trøndelag fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har vedtatt å stille simpel garanti for det lånebeløp som Trøndelag Bomveiselskap AS tar opp for bygging av parsellene Værnes–Kvithammar og Nidelv bru–Grillstad.

Departementet har merket seg at finansieringsopplegget virker robust og at det er stor lokal enighet om utbyggingen og finansieringen av prosjektene.

### **Avtale**

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utvidelse av innkrevingsordningen på E6 mellom Trondheim og Stjørdal for å finansiere parsellene Nidelv bru–Grillstad i Sør-Trøndelag og Værnes–Kvithammar i Nord-Trøndelag, vil det bli inngått en ny bompengavtale mellom Samferdselsdepartementet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetninger som er lagt til grunn i proposisjonen.

### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Falset, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Beate Heieren Hundhammer, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at St.prp. nr. 31 (2008–2009) omhandler utbygging og finansiering av E6-parsellene Værnes–Kvithammar i Stjørdal kommune og Nidelv bru–Grillstad i Trondheim kommune. Flertallet viser videre til at parsellene opprinnelig var en del av den vedtatte utbyggingen av E6 Trondheim–Stjørdal. Da disse parsellene ble tatt ut av de opprinnelige planene som en del av et revidert opplegg, ble det forutsatt at man skulle komme tilbake til utbyggingen av disse to endeparsellene.

Flertallet viser til at byggingen av disse to parsellene vil ferdigstille utbyggingen av E6 Trondheim–Stjørdal. Flertallet vil peke på det nå er lokalpolitisk tilslutning til å videreføre bompenginnkrevningen på prosjektet E6 Trondheim–Stjørdal for å delfinansiere disse utbyggingene.

Flertallet viser til at utbyggingen av E6 Nidelv bru–Grillstad byr på store utfordringer. Flertallet har merket seg at Statens vegvesen, på grunn av kompleksiteten i prosjektet, ønsker å prøve ut den nye konkurranseformen "konkurransepreget dialog". Flertallet mener det er bra at det høstes erfaring med nye konkurranseformer.

Flertallet er opptatt av at bompenginnkreving skjer så kostnadseffektivt som mulig, og støtter at det blir vurdert automatisk innkrevingsordning når eksisterende bomstasjoner skal oppdateres.

Flertallet har ellers ingen merknader og slutter seg til forslaget til vedtak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevis, viser til at Regjeringen i perioden 2005–2006 tom. 2007–2008 aktivt har åpnet for økt andel bompenger i bompengefinansierte prosjekter. Bompenger brukes ikke bare til investering i kollektivtrafikk, men også til drift.

Disse medlemmer viser til at under denne regjeringen er bompengefinansiering blitt en av hovedpilarene i statens finansiering av investeringer i samferdselsmessig infrastruktur. Disse medlemmer mener dette er en meget uheldig utvikling og helt unødvendig. Norge er rikere enn noen gang tidligere, og disse medlemmer vil peke på at det etter Fremskrittspartiets mening er viktigere enn noen gang at deler av avkastningen av landets formue investeres i innenlands realkapital uten risiko og ikke bare i utenlandske finansmarkeder med svært høy risiko. Disse medlemmer peker på at finanskrisen og den realøkonomiske internasjonale krisen som har rammet globalt og i Norge fra høsten 2008, har vist hvor riktig en politikk med større andel av oljeformuen i realinvesteringer i Norge har vært og fortsatt er.

Disse medlemmer viser til at mens samlet bompenginnbetaling fra bilistene i 2007 var på ca. 4 000 mill. kroner, vil innbetalingene i 2009 bli på hele 5 990 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at statens investeringer til veg i 2009 er ca. 6,4 mrd. kroner, jf. statsbudsjettets kap. 1320 post 30.

Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstemning, slik disse medlemmer mener man bør gjøre. Befolkningen i berørte områder blir heller ikke gjort oppmerksom på de store finanskostnadene og de store innkrevingskostnadene som følger med bompengefinansiering, og som også skal betales av bilistene i tillegg til bidraget til finansieringen av

selve investeringsprosjektet. Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har nedbetalingstid på 15 år. Disse medlemmer vil peke på at vedtak om bompengefinansiering griper inn i de daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale bompenger i svært lang tid. Disse medlemmer mener derfor at er det rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger.

Disse medlemmer viser også til at andelen bompenger i prosjekter som bompengefinansieres øker, mens statens andel reduseres tilsvarende. Disse medlemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenger brukes til andre formål enn veibygging, og etter Stortingets siste endring av veiloven – etter forslag fra regjeringen Stoltenberg II – også til drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer peker også på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengbidrag til prosjektets finansiering. I de bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har fremmet for Stortinget i de tre første sesjonene, med unntak av Oslopakke 3, er denne ekstraregningen svært stor; hhv. 1,25 mrd. kroner og 4 mrd. kroner i innkreving og rentekostnader. Det innebærer at bilistene totalt betaler mer enn det de samme prosjektene koster å bygge. For Oslopakke 3 alene er innkrevingskostnadene 2,85 mrd. kroner, og av bompengene går 40 pst. av samlet investeringsbeløp til kollektivformål.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering, er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er investering og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning sammen med egne nasjonale infrastrukturprogrammer gjøre det mulig med nødvendig vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser bl.a. til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer vil også peke på omdanning av de statlige fagetatene Statens vegvesen, Jernbanelog Kystverket til statlige selskaper som kan ta opp statlige lån til lav rente. Med et slikt verktøy kan avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering sikres for samlet utbygging av store prosjekter (prosjektfinansiering), og uten at opplegg for de årlige statsbudsjett endres. Disse medlemmer har med interesse merket seg at det fra ulike fagmiljø og fra enkelte politiske hold etter hvert har vokst frem betydelig interesse for en slik løsning som her beskrives. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag om dette i Stortinget, som imidlertid er avvist av samtlige andre partier:

- Dokument nr. 8:22 (2007–2008) om opprettelse av et statlig veiselskap, jf. Innst. S. nr. 115 (2007–2008).
- Dokument nr. 8:27 (2007–2008) om omorganisering av etaten Jernbanelog til statlig selskap, jf. Innst. S. nr. 136 (2007–2008).
- Dokument nr. 8:79 (2007–2008) om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap, jf. Innst. S. nr. 243 (2007–2008).

Disse medlemmer mener det er viktig at en slik evaluering av bruk av bompengefinansiering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompenger.

Disse medlemmer understreker at utbygging som omtalt i proposisjonen av de to parsellene på E6, Værnes–Kvithamar i Stjørdal kommune og Nidelv bru–Grillstad i Trondheim, er nødvendig for å gi mer effektiv, sikker og miljøvennlig transportavvikling på E6 i dette området. Disse medlemmer er derfor for utbygging basert på full statlig finansiering.

Disse medlemmer har merket seg at av investeringskostnader på 3 500 mill. kroner skal bilistene bidra med 2 770 mill. kroner eller ca. 80 pst. Disse medlemmer har også merket seg at med innkrevingskostnader på 11 mill. kroner årlig, vil disse totalt vil utgjøre 220 mill. kroner.

Disse medlemmer har også merket seg opplysningene fra Samferdselsdepartementet i brev datert 6. januar 2009 som svar på komiteens spørsmål i saken. Disse medlemmer har spesielt merket seg følgende del av svaret:

#### *"Spørsmål 1*

##### **Finansieringskostnader**

- Hva er samlet finansieringskostnader for prosjektet (lån/forskott), og hvor mye av dette skal betales gjennom innkreving av bompenger?

- Kommer slike kostnader i tillegg til oppgitt investeringskostnad?

*Svar:*

Med de forutsetninger som er lagt til grunn i bompengeberegningen, vil det maksimale låneopptaket for begge delparsellene kunne bli i overkant av 2 mrd. kr.

De samlede finansieringskostnadene er beregnet til i overkant av 800 mill. kr som skal finansieres gjennom innkrevde bompenger. Finansieringskostnadene kommer i tillegg til oppgitte investeringskostnader."

Disse medlemmer peker på at dette medfører at bilistene samlet skal betale 2 770 mill. kroner + 220 mill. kroner + 800 mill. kroner, dvs. totalt 3 790 mill. kroner som utgjør 90 mill. kroner mer enn oppgitt kostnadsramme for hele prosjektet på 3 700 mill. 2008-kroner.

Disse medlemmer peker på at dette er nok et prosjekt med høy andel bompengefinansiering (hele 80 pst.), og med store ekstrakostnader knyttet til denne typen finansiering (hele 1 020 mill. kroner). Dette medfører at bilistene får en langt større regning enn det som omtales i proposisjonen og det som antas å være videreformidlet til innbyggerne da prosjektet ble behandlet på lokalpolitisk og fylkespolitisk nivå.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget samtykker i at bygging av E6 Nidelv bru–Grillstad og E6 Værnes–Kvithammar slik disse prosjektene er omtalt i St.prp. nr. 31 (2008–2009), finansieres fullt ut av staten. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Statens vegvesen Vegdirektoratet å ta opp nødvendige lån for å gjen-

nomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett 2009."

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

Stortinget samtykker i at bygging av E6 Nidelv bru–Grillstad og E6 Værnes–Kvithammar slik disse prosjektene er omtalt i St.prp. nr. 31 (2008–2009), finansieres fullt ut av staten. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Statens vegvesen Vegdirektoratet å ta opp nødvendige lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett 2009.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og råår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

### **I**

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av E6 Nidelv bru–Grillstad og E6 Værnes–Kvithammar. Vilkårene framgår av St.prp. nr. 31 (2008–2009) og Innst. S. nr. 130 (2008–2009).

### **II**

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. februar 2009

**Per Sandberg**

leder

**Arne Sortevik**

ordfører





