



# Innst. S. nr. 270

(2008–2009)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 59 (2008–2009)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen)–Tretten i Øyer kommune i Oppland

Til Stortinget

#### SAMMENDRAG

I proposisjonen legger Samferdselsdepartementet fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på strekningen Øyer–Tingberg–Tretten.

Prosjektet har en lengde på om lag 13 km og utgjør første etappe i en utbygging av E6 nordover fra Lillehammer. Strekningen har dårlig kurvatur og tilfredsstillende ikke kravene til standard ut fra vegens funksjon og trafikkbelastning. 9 personer ble drept og 66 personer skadd, av disse er 12 hardt skadd, i 44 trafikkulykker i perioden 1997–2006.

Ny E6 fra Øyer til Rustberg vil i hovedsak følge eksisterende trasé fra sør. Videre går E6 i ny trasé i tunnel forbi Skarsmoen til Tretten. Ombygging av tilstøtende lokalvegnett inngår i prosjektet. I tillegg omfatter prosjektet tiltak på rv 254 med bygging av ny bru over Lågen og planskilt kryss med Dovrebannen.

E6 bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Den om lag 4 km lange tunnelen bygges med ett løp og midtfelt. Vegprosjektet korter inn E6 med om lag 2 km.

Utbygging av E6 Øyer–Tretten med tilstøtende vegnett vil føre til bedret framkommelighet og tryggere forhold på strekningen for alle trafikantgrupper, på en vegstrekning som fram til nå har vært sterkt ulykkesbelastet.

Utbygging av parsellen Øyer–Tingberg gir en trafiksikker E6 fra Lillehammer til Tretten med sammenhengende lokalveg og gang- og sykkelveg på strekningen. I tillegg til betydelige reduksjoner i ulykkene medfører også prosjektet en innkorting av E6 med 2 km og dermed store tidsbesparelser for trafikantene. Prosjektets netto nytte (NN) er høy, om lag 450 mill. kroner med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er beregnet til om lag 0,6.

Det er gjennomført utvidet eksternt kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Departementet legger til grunn en styringsramme omregnet til 2009-nivå på 880 mill. kroner og kostnadsramme på 950 mill. kroner.

Den lokalpolitiske behandlingen er nærmere omtalt i kapittel 3 i proposisjonen.

#### Trafikkgrunnlag

Det er forventet at E6 mellom Øyer og Tretten i 2008 vil ha en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 7100 kjøretøy i 2008. Tungtrafikkandelen er på om lag 19 pst. Den gjennomsnittlige sommertrafikken (SDT) er mer enn 35 pst. over ÅDT. Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst de siste 10 årene har vært over 2 pst. Rv 254 har en ÅDT på om lag 1 700 kjøretøy.

For den generelle trafikkutviklingen fra 2008 er prognosene som ble utviklet for Oppland i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt til grunn, dvs. en trafikkvekst på 1,2 pst. pr. år i perioden 2008–2010, 0,5 pst. i 2010–2014, 0,8 pst. i 2014–2020 og 1,1 pst. i 2020–2030.

Betalende ÅDT på E6 og parallellvegen (gammel E6) er i åpningsåret 2012 beregnet til om lag 6 700 kjøretøy.

### Utbyggings- og finansieringsplan

Det er lagt opp til anleggsstart for prosjektet E6 Øyer–Tretten høsten 2009 og åpning for trafikk høsten 2012. Utbyggingen er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger, jf. kapittel 5 i proposisjonen.

I tråd med godkjente reguleringsplaner er det lagt opp til å etablere bomstasjoner på ny E6 mellom Tingberg og Rustberg og på framtidig fylkesveg gjennom Skarsmoen (eksisterende E6). Det er lagt til

grunn etterskuddsinnkreving i automatiske, ubemannede stasjoner. Bomstasjonene settes i drift når anlegget åpnes for trafikk. Bomstasjonene er basert på Autopass-systemet.

Bompengebidraget er til sammen beregnet å utgjøre 828 mill. kroner, fordelt med 457 mill. kroner til investeringer, 290 mill. kroner til lånerenter og 81 mill. kroner i innkrevingskostnader. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan

	2006–2009		2010–2013		Sum		Mill. 2009-kroner
	Offentlige midler	Bompenger	Offentlige midler	Bompenger	Offentlige midler	Bompenger	Sum
E6-delen	50	40	335	352	385	392	777
Rv 254-delen			38	56	38	56	94
Bomstasjoner				9		9	9
Sum	50	40	373	417	423	457	880

Prosjektet framstår etter Samferdselsdepartementets vurdering som et robust prosjekt og er forutsatt nedbetalt godt innenfor 15 års innkrevingsperiode.

Rv 254 inngår i Vegdirektoratets forslag til framtidig fylkeskommunalt vegnett som en del av forvaltningsreformen. Forvaltningsreformen vil føre til at Oppland fylkeskommune blir ansvarlig for å bevilge forutsatte offentlige midler til denne delen av prosjektet, inklusive forutsatt andel av en eventuell kostnadsøkning.

Eventuelle kostnadsoverskridelser ut over prisstigning på E6-delen og på rv 254-delen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekter som beskrevet i kapittel 5 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet slutter seg til det lokale forslaget til bompengeordning og legger vekt på at det er stor lokal enighet om å prioritere prosjektet og å delfinansiere utbyggingen med bompenger.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at vilkårene for betinget refusjon ikke lenger er tilstede og forutsetter at fylkeskommunen slutter seg til anbefalingen om at det ikke legges opp til betinget refusjon. Det er en forutsetning at bompengegeselskapet inngår bindende avtale om en lavere rente enn 6,5 pst. for en periode på 10–15 år. Samferdselsdepartementet forutsetter at dokumentasjon for avtale om rentenivået blir sendt Vegdirektoratet før bompengeavtalen blir underskrevet.

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av prosjektet E6 Øyer–Tretten, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bom-

pengegeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetningene som er lagt til grunn for 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 Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til behandling av St.meld. nr. 24 (2003–2004), og at prosjektet Tingberg–Tretten på E6 i Gudbrandsdalen er et prosjekt som ligger inne i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006–2009.

Flertallet mener at det er svært viktig å få gjennomført dette prosjektet som utgjør første etappe i en utbygging av E6 nordover fra Lillehammer. Flertallet viser til at prosjektet er utvidet med utbedring og bygging av midtrekkverk på strekningen fra Øyer (Granrudmoen) til Tingberg. Flertallet viser videre til at prosjektet også omfatter tiltak på rv 254 med bygging av ny bru over Lågen og planskilt kryss med Dovrebanen.

Flertallet understreker at utbyggingen vil føre til bedret fremkommelighet og tryggere forhold på strekningen for alle trafikantgrupper på en vegstrekning som frem til nå har vært sterkt ulykkesbelastet.

Flertallet vil peke på at utbyggingen av par-sellen Øyer–Tingberg gir en trafikksikker E6 fra Lil-lehammer til Tretten med sammenhengende lokalveg og gang- og sykkelveg på strekningen. Flertallet viser ellers til at i tillegg til betydelige reduksjoner i ulykkene, medfører prosjektet også en innkorting av E6 med 2 km. Disse effektene, ulykkesreduksjoner og tidsbesparelser, medfører at prosjektets nettonytte er høy.

Videre viser flertallet til at prosjektet fremstår som et robust prosjekt og at det er beregnet en innkrevingsperiode på 13 1/2 år. En beregning med pessimistiske forutsetninger viser at prosjektet finansieres ved å øke innkrevingsperioden med 1 1/2 år.

Flertallet har merket seg at Samferdselsdepar-tementet legger til grunn at vilkårene for betinget refusjon ikke lenger er tilstede.

Flertallet viser til at det er lagt til grunn etter-skuddsinnkreving i automatiske ubemannede bomstasjoner basert på Autopass-systemet.

Flertallet understreker at det er viktig å gjøre det som er mulig for å få en kostnadseffektiv innkre-ving.

### Vegstandard

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Sen-terpartiet og Venstre, viser til at det av propo-sisjonen går fram at den om lag 4 km lange tunnelen ("Skarsmotunnelen") planlegges med ett løp og midt-felt.

Flertallet viser til Samferdselsdepartementets svar datert 27. mai 2009 på spørsmål fra komiteen (vedlagt). Det er der vist til at tunnelsikkerhetsfor-skriften gir som konsekvens at Skarsmotunnelen må bygges ut med rømningstunnel eller til to tunnellop når ÅDT passerer 8 000, og at dette tilsvarer en som-merdøgnstrafikk på 10 800. På denne bakgrunn anbefaler Statens vegvesen at tunnellop nr. 2 bygges fullt ut og er ferdigstilt når ÅDT passerer 8 000. Sta-tens vegvesen antar at denne trafikkmengden vil komme om lag 14 år etter åpning av første tunnel. Flertallet støtter en slik totrinns utbygging av Skarsmotunnelen, og forutsetter at Regjeringen pre-senterer en slik videre utbygging av tunnelen for Stortinget på egnet måte når det blir aktuelt.

Flertallet viser til at strekningen for øvrig planlegges som 2-felts veg med midtdeler og forbi-kjøringsfelt. Flertallet viser videre til departe-mentets svar datert 27. mai 2009 på spørsmål fra komiteen (vedlagt), at vegbredden vil bli 13,5 m på tofeltsstrekninger og 17,5 m på strekninger med tosi-dig forbi-kjøringsfelt. Det opplyses i det samme bre-vet at rv 2 mellom Kløfta og Nybakk er bygget med 16 m bredde, og at denne løsningen i realiteten er veg

med midtrekkverk og gjennomgående forbi-kjørings-felt i begge retninger. Det er også i dette brevet opp-lyst at det for tre områder er behov for regulerings-endringer dersom det skal bygges veg med fire kjørefelt på strekningen på E6 som er i dagen.

Med henvisning til dette mener flertallet at Statens vegvesen bør vurdere mulighetene for å bygge fire kjørefelt på de delene av E6 som er veg i dagen. Dette forutsetter at etaten i samarbeid med planmyndighetene, finner løsninger knyttet til de ovennevnte behovene for reguleringsendringer som ikke medfører utsatt ferdigstillelse av vegprosjektet. Det vil videre også være en forutsetning at en utvi-delse til gjennomgående fire kjørefelt på strekningen Øyer–Tretten utenom tunnelen, lar seg gjennomføre innenfor de kostnadsrammene og det finansierings-opplegget som proposisjonen legger opp til

Flertallet viser ellers til proposisjonen og slut-ter seg til forslag til vedtak.

Komiteens medlemmer fra Frem-skriftspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til at Regjeringen i perioden 2005–2006 til og med 2008–2009 aktivt har åpnet for økt andel bompenger i bom-pengefinansierte 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 uheldig utvikling og helt unødvendig. Norge er rikere enn noen gang tidligere. Disse medlemmer viser til at det etter Fremskriftspartiets 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 slik politikk er.

Disse medlemmer viser til at samlet bom-pengeinnbetaling fra bilistene i 2007 var på ca. 4 000 mill. kroner, og at innbetalingene i 2009 vil bli på hele 5 990 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at statens egne investeringer til riksveger oppgitt i kap. 1320 post 30 i statsbudsjettet for 2009 er ca. 6,4 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertalls-vedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstem-ming, 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, og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale i svært lang tid. Disse medlemmer mener derfor at det er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenge. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har merket seg at de øvrige partiene systematisk avviser bruk av folkeavstemming om slike saker og lokalt avviser forslag fra Fremskrittspartiets representanter om dette.

Disse medlemmer viser også til at andelen bompenge i prosjekter som bompengefinansieres øker, mens statens andel reduseres tilsvarende. Disse medlemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenge brukes til andre formål enn veibygging, og etter regjeringens siste endring av veiloven 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 bompengedrag til prosjektets finansiering. I de bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har fremsendt til Stortinget i de tre første sesjonene med unntak av Oslopakke 3, er denne ekstraregningen svært stor; hhv. 1,6 mrd. kroner og 4,2 mrd. kroner i innkreving og rentekostnader. Det innebærer at bilistene i mange tilfeller faktisk må betale mer enn det prosjektene koster å bygge, og samlet sett betaler tilnærmet 100 pst. av det prosjektene koster å bygge.

Disse medlemmer viser til at for Oslopakke 3 alene er innkrevingskostnadene 2,85 mrd. kroner, og av bompengene går 40 pst. av samlet investeringsbeløp til kollektivformål.

Disse medlemmer peker på at i bompengesakene som hittil har vært lagt frem for Stortinget, har de store ekstrakostnadene som bilistene skal betale gjennom bompenge – spesielt finansieringskostnader – vært godt skjult. Disse medlemmer har måttet be om å få oppgitt finansieringskostnadene gjennom spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen.

Disse medlemmer har merket seg statsråd Navarsetes uttalelser i replikkordskiftet da St.prp. nr. 31 (2008–2009) ble behandlet i Stortinget 26. februar 2009, sitat:

"Det er heller ikkje slik at Stortinget ikkje er opplyst, eller at lokale styresmakter ikkje er det. Ein veit at gjennom å lånefinansiere bompengeprojekt, får ein finansieringskostnader, til liks med det me får når me byggjer eit hus og lånefinansierer det huset. Eg

trur at alle vaksne og oppegåande menneske i Noreg skjønar det. Eg ser ikkje at me unnskår nokon opplysningar, verken til lokale styresmakter, som sjølv sagt har dette med i sine vurderingar, eller til Stortinget. Så kan ein sjølv sagt diskutere forma som dette vart lagt fram i. Det kan me ha ein dialog på."

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet nå har endret praksis, og nå opplyser tydeligere og åpent hva samlet bompengedrag utgjør og hva pengene skal brukes til. Disse medlemmer understreker at disse opplysningene også må fremkomme når saker som omhandler bompengefinansiering behandles på hhv. kommunalt og fylkeskommunalt nivå.

Disse medlemmer viser til at anslag over statens inntekter fra bilbruk i perioden 2010–2019, som er tidsperioden for den nye nasjonale transportplanen som nå er under behandling i Stortinget, vil være mer enn 700 mrd. kroner. I Regjeringens forslag til NTP 2010–2019 er det foreslått å bruke knappe 219 mrd. kroner til vegformål. I tillegg skal bilistene betale minst 75 mrd. kroner i bompenge. Ubalansen mellom statens inntekter på bilbruk og statens investering til vegformål er omfattende; nesten 500 mrd. kroner. Disse medlemmer mener dette illustrerer og understreker at investering i modernisering av vegnettet i Norge kan og bør skje mye fortere enn det Regjeringen har foreslått, og uten bruk av bompenge.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenge 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 infrastruktur 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 bruk av statlige lån 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 veiinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer peker også på omdanning av de statlige fagetatene Statens vegvesen, Jernbane-

verket og 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 disse medlemmer beskriver. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag om dette i Stortinget, som imidlertid er avvist av samtlige andre partier:

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

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 viser til at Samferdselsdepartementet ikke synes å ha en samlet oversikt over bilistenes årlige bompengeneinnbetaling i landets operative og vedtatte bompengefinansierte prosjekter og bomringer. Disse medlemmer viser til svar på skriftlig spørsmål 942 (2008–2009).

Disse medlemmer viser videre til at Regjeringens forslag til NTP for perioden 2010–2019 omtaler en rekke prosjekter der liten statlig finansieringsandel forutsettes supplert med stor bompengandel for å få realisert en rekke riksveiprosjekter, uten at det foreligger en samlet oversikt over de nye årlige kostnadene for bilistene. Disse medlemmer viser også til at årlig virksomhet i de mange bompengeselskapene som håndterer innbetalte bompenger fra bilistene, er under tilsyn fra Vegdirektoratet. Det har en rekke år vært rettet til dels svært kritiske merknader til bomselskapenes kostnader og derved forvaltning av disse midlene.

Disse medlemmer har merket seg opplysninger om at EU gjennom det såkalte Eurovingettdirektivet ser ut til å ville tvinge Norge til å redusere rabattene for godstrafikk i bompengefinansierte veganlegg. Disse medlemmer peker på at en slik lav og flat rabattsats vil kunne få stor betydning for prisfastsettelsen i både eksisterende og planlagte vegprosjekt der bompengefinansiering er brukt; både passe-

ringskostnad og innkrevningstid vil kunne øke betydelig. Disse medlemmer peker på at også dette forholdet understreker at bompengefinansiering av offentlig veg i Norge bør opphøre og eksisterende bompengeneinnkreving avvikles, slik Fremskrittspartiet lenge har foreslått.

Disse medlemmer viser til at EUs Eurovingettdirektiv 2006/38/EF åpner for at inntil 15 pst. av bompengemidlene kan brukes til å finansiere alternativ infrastruktur som jernbane og innenlandske vannveier som kanaler og elver. Disse medlemmer påpeker at direktivet dessuten åpner for at EU-land ved bompengeneinnkreving for kjøretøy over 3,5 tonn, kan inkludere vanskelig kvantifiserbare kostnader knyttet til veitransport, som utgifter knyttet til køer, forurensning, støy, forringing av landskapet, helsekostnader og ulykkeskostnader som ikke dekkes av forsikring. Disse medlemmer viser til artikkel i Aftenposten 11. mai 2009 der det kommer frem at samferdselsministeren selv har vært i Brussel for å tale Norges sak i Eurovingettsaken, og at resultatet ble at Norge ikke får unntak fra direktivet.

Disse medlemmer mener det er uheldig at nye prosjekter basert på omfattende bompengefinansiering vedtas uten at det er tatt hensyn til pålegg som nå synes å komme fra EU, og som på ulike måter kan endre grunnlaget for bruk av bompengefinansiering betydelig. Disse medlemmer etterlyser informasjon fra Regjeringen til Stortinget om Eurovingettdirektivet og de konsekvenser dette direktivet har for igangværende og planlagte vegprosjekt med bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser i denne forbindelse til sine forslag i Innst. S. nr. 230 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 58 (2008–2009):

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at staten omgående overtar bompengegjeld i eksisterende bompengeselskaper slik at innkreving av bompenger omgående opphører."

"Stortinget ber Regjeringen snarest legges frem egen sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper for vedtatte, men ikke igangsatte prosjekter der bompengefinansiering inngår basert på at staten overtar eller innløser gjelden."

"Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig vegnett i Norge i løpet av maksimalt 25 år basert på full statlig finansiering."

Disse medlemmer understreker at utbyggingsprosjektet som er omtalt i proposisjon, gjelder strekningen Øyer–Tingberg–Tretten. Prosjektet er nødvendig for å gi mer effektiv, sikker og miljøvennlig transportavvikling på E6 i dette området og på E6 totalt. Disse medlemmer peker på utbyggingen

vil gi tryggere forhold for alle trafikantene på en vegstrekning der det har vært svært mange ulykker.

Disse medlemmer er derfor for utbygging og for utbygging basert på full statlig finansiering.

Disse medlemmer har merket seg følgende opplysninger i proposisjonen:

"Bompengebidraget er til sammen beregnet å utgjøre 828 mill. kr, fordelt med 457 mill. kr til investeringer, 290 mill. kr til lånerenter og 81 mill. kr i innkrevingskostnader."

Disse medlemmer viser til at kostnadsrammen i 2009-kroner er oppgitt til 950 mill. kroner og styringsrammen til 880 mill. kroner. Departementets omtalte "bompengebidrag" utgjør altså hhv. 87 pst. og 94 pst.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget samtykker i utbygging av E6 på strekningen Øyer–Tingberg–Tretten slik prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 59 (2008–2009). Stortinget legger til grunn at utbyggingen finansieres fullt ut av staten. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Vegdirektoratet å ta opp nødvendig lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2009."

### **Helhetlig utbygging**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener primært at hele strekningen Øyer–Otta på E6 burde vært bygget ut som et helhetlig prosjekt, og ikke stykkes opp i parseller.

Disse medlemmer mener at denne parsellvise måten å bygge hovedveier på i Norge, både er fordyrende og fører til store negative konsekvenser for trafikantene.

Disse medlemmer ser at slik Regjeringen har håndtert dette, kan dette forsinke parsellen Øyer–Tretten.

Disse medlemmer viser til erfaring fra tidligere OPS-prosjekt, og mener at en slik organisering vil bety ferdigstilling på halve tiden.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener derfor primært at hele strekningen Øyer–Otta burde vært bygget ut som ett offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS).

Disse medlemmer mener imidlertid at de resterende parseller på strekningen Tretten–Otta må bygges ut som ett helhetlig OPS-prosjekt, og at

anbudsinndeling forberedes og lyses ut så snart som mulig. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Strekningen Tretten–Otta på E6 defineres som ett prosjekt, og bygges ut organisert som OPS-løsning, etter mønster fra tidligere realiserede OPS-prosjekt i Norge."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener primært at hele strekningen Øyer–Otta burde vært bygget ut som ett prosjekt, men gjerne som et offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS) og basert på full statlig finansiering.

Disse medlemmer mener imidlertid at de resterende parseller på strekningen Tretten–Otta må bygges ut som ett prosjekt, basert på full statlig finansiering, og at anbudsinndeling forberedes og lyses ut så snart som mulig.

Disse medlemmer foreslår:

"Strekningen Tretten–Otta på E6 defineres som ett prosjekt, og bygges ut basert på full statlig finansiering."

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:**

#### *Forslag 1*

Strekningen Tretten–Otta på E6 defineres som ett prosjekt, og bygges ut organisert som OPS-løsning, etter mønster fra tidligere realiserede OPS-prosjekt i Norge.

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### *Forslag 2*

Stortinget samtykker i utbygging av E6 på strekningen Øyer–Tingberg–Tretten slik prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 59 (2008–2009). Stortinget legger til grunn at utbyggingen finansieres fullt ut av staten. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Vegdirektoratet å ta opp nødvendig lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2009.

#### *Forslag 3*

Strekningen Tretten–Otta på E6 defineres som ett prosjekt, og bygges ut basert på full statlig finansiering.

### **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

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

vedtak:

#### **I**

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til

delvis bompengefinansiering av utbyggingen etter vilkårene i St.prp. nr. 59 (2008–2009) og Innst. S. nr. 270 (2008–2009).

#### **II**

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. juni 2009

**Per Sandberg**

leder

**Torstein Rudihagen**

ordfører

**Vedlegg 1****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 14. mai 2009****St.prp. nr. 59 (2008-2009) Om utbygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen) - Tretten i Øyer kommune i Oppland - Spørsmål nr. 4**

Jeg viser til brev datert 11. mai 2009 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité med spørsmål 4 i forbindelse med komiteen sin behandling av ovennevnte proposisjon.

**Spørsmål nr.4 Antall kjørefelt**

*I proposisjonen står det at E6 bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.*

- *Er dette i samsvar med det som trafikkallet tilsier?*
- *Hva vil konsekvensene for prosjektets framdrift, kostnad og finansiering være om en legger til grunn at det bygges en smal firefelts veg på strekningen?*

**Svar**

I kapittel 4 i proposisjonen er det opplyst at trafikkmengde pr. døgn (ÅDT) på strekningen var om lag 7 100 kjøretøy i 2008 og er beregnet til om lag

7 300 i 2012. Ny veg er planlagt åpnet for trafikk i 2012 og trafikken på eksisterende E6 vil da fordele seg på gammel og ny E6. ÅDT i 2032, 20 år etter vegåpning, er beregnet å bli mellom 8 500 og 9 000 på ny E6.

Grensa for overgangen mellom tofeltsveg og firefeltsveg er i vegnormalene angitt til en prognosetrafikk 20 år etter vegåpning på 12 000 ÅDT. Ny E6 mellom Øyer og Tretten er altså planlagt i samsvar med gjeldende håndbok 017 *Veg- og gateutforming* som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i dimensjoneringsklasse S5. To delstrekninger av vegen vil framstå som smal firefeltsveg pga av tosidige forbikjøringsfelt.

Ifølge informasjonen jeg har fått fra Vegdirektoratet, er konsekvensene for prosjektets framdrift ved å legge til grunn en annen dimensjonering enn hva som følger av vegnormalen, mer enn 2 års utsettelse. Dette følger av at det må utarbeides ny reguleringsplan, gjennomføres ny KS2 og saken må fremmes for Stortinget på nytt. Kostnadene er beregnet å øke med om lag 40 pst. Finansiering av firefeltsløsning er ikke vurdert.

**Vedlegg 2****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 27. mai 2009****Sp. nr. 59 (2008-2009) om bygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen) - Tretten i Øyer kommune i Oppland - Spørsmål nr. 5**

Jeg viser til brev datert 14. mai 2009 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité med spørsmål 5 i forbindelse med komiteen sin behandling av ovennevnte proposisjon.

**Spørsmål nr.5**

- i. *Hva er ÅDT-tallene for Øyer og Tretten i sommermånedene og andre høytider/ferier, henholdsvis 2008 og beregnet trafikk 2012.*

**Svar**

Opplysninger om ÅDT og SDT er gitt i proposisjonens kapittel 4 hvor det er oppgitt følgende: "Det er forventet at E6 mellom Øyer og Tretten i 2008 vil

ha en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 7100 kjøretøy i 2008. Tungtrafikkandelen er på om lag 19 pst. Den gjennomsnittlige sommertrafikken (SDT) er mer enn 35 pst. over ÅDT."

Det er videre opplyst: "Betalande ÅDT på E6 og parallellvegen (gammel E6) er i åpningsåret 2012 beregnet til om lag 6700 kjøretøy."

Grunnlaget for disse beregningene i proposisjonen er et tellepunkt sør for Øyer og lokale tellinger på E6 i Skarsmoen. Øvrige forutsetninger for beregningene framkommer i nevnte kapittel i proposisjonen.

- ii. *Departementet skriver i svaret at trafikkøkningen frem til 2032 vil være på fra 16,4 til 23,3 pst. Det vil si så lavt ned som 0,8 pst. i året i hele perioden.*

– *Hva er faktisk trafikkøkning på strekningen de siste 20 år, og hva var årlig prosentvis vekst?*



**Svar:**

De generelle trafikkberegningene er utført som beskrevet i proposisjonens kapittel 4, andre avsnitt. I bompengerperioden er lagt til grunn 8 pst. trafikkavvisning, noe det ikke virker å være tatt høyde for i de prosentutregninger som er presentert i spørsmålet.

Nærmeste tellepunkt med kontinuerlig registrering av trafikken ligger noen kilometer sør for anleggsparsellen. Her har vi sammenlignbare data fra 1995. Vegsystemet i området ble endret i 1992/93. Trafikkøkningen i perioden 1994 - 2008 (13 år) har vært om lag 34 pst., dvs. en gjennomsnittlig årlig vekst på om lag 2,6 pst. Et tellepunkt like sør for Otta har sammenlignbare tall for perioden 1996 - 2008 med en registrert vekst på om lag 24 pst., dvs. om lag 2 pst. pr. år.

iii. *Departementet referer til veinormalene med hensyn til endring til 4-felts vei.*

- *Er det smal 4-feltsvei som rv 2 fra Gardermoen mot Kongsvinger man refererer til eller en ordinær 4-felts vei som E18 gjennom Vestfold?*

**Svar:**

For beregninger for eventuell omprosjektering er det lagt til grunn dimensjoneringsklasse S8, jf. vegnormalene slik disse framkommer av håndbok 017. Det er i dette tilfellet snakk om en firefelts veg med bredde 20 m.

Rv 2 mellom Kløfta og Nybakk er bygget med 16 m bredde, jf. St.prp. nr. 64 (2004-2005). Denne løsningen er i realiteten veg med midtrekkverk og gjennomgående forbikjøringsfelt i begge retninger og ikke firefelts veg med vegnormalstandard. E18 i Vestfold er bygd som firefelts veg med vegnormalstandard, jf. for eksempel St.prp. nr. 60 (2008-2009) hvor det framgår at strekningen Sky – Langangen planlegges utbygd som firefelts veg med 23 meter vegbredde. ursmul40

iv. *Departementet refererer også til at det på strekningen delvis vil være tosidige forbikjøringsfelt – altså 4-felt.*

- *Hvor lange strekninger dreier dette seg om?*

**Svar:**

Det blir to strekninger med tosidig forbikjøringsfelt, hver på 1,5 km.

v. *Hva er det aktuelle veibredder på hele parsellen i forhold til veksling av felt?*

**Svar:**

Vegbredden vil bli 13,5 m på tofeltsstrekninger og 17,5 m på strekninger med tosidige forbikjøringsfelt.

vi. *Hva er bredde og dimensjonering på såkalt smal 4-felts vei (rv 2 Gardermoen mot Kongsvinger)?*

**Svar:**

Det vises til svar på spørsmål iii). Videre utbygging av rv 2 mellom Nybakk og Kongsvinger med tilhørende dimensjonering vil bli fremmet for Stortinget senere.

vii. *Er det annen dimensjonering der det er tosidig forbikjøringsfelt enn der det er veksling mellom 2 og 3 felt?*

**Svar:**

Ensidig forbikjøringsfelt gir vegbredde 15,5 m og tosidig forbikjøringsfelt gir vegbredde 17,5 m. Det er forutsatt 2 m fysisk midtdeler.

viii. *Er det riktig at ved å smalne midtrabattfeltet og erstatte sidebanketter/veiskuldre med havarilommer som på rv 2? Er i realiteten veibredden tilnærmet den samme som på planlagt strekning Øyer-Tretten?*

Senere ble første setning i spørsmålet presisert til: *"Ble det i forbindelse med at rv 2 ble bygget som smal firefeltveg, foretatt en justering av bredden av midtrabatt-feltet, og videre en erstatning av sidebanketter/veiskuldre med havarilommer?"*

**Svar:**

Det vises til St.prp. nr. 64 (2004-2005) som fastlegger vegstandard for rv 2 fra Kløfta til Nybakk. Vegen er bygd med midtrabatt og gjennomgående forbikjøringsfelt på denne strekningen og er tilnærmet dimensjoneringsklasse S5 i Statens vegvesens håndbok 017 (2008). Det er ikke foretatt justeringer av bredden av midtrabattfeltet. Det er ikke foretatt justeringer av sidebanketter/vegskuldre. Det er etablert stopplommer (havarilommer).

ix. *Hvis svar på punkt viii) spørsmål 8 er ja, hvorfor man må da ha en ny reguleringsprosess? Kan dette sies å være en mindre justering.*

**Svar:**

For E6 Øyer – Tretten er det behov for reguleringsendring for tre områder hvor det i gjeldende reguleringsplan bare er regulert for tofelts veg. Etter Statens vegvesen sine vurderinger er dette endringer

som bør behandles som ordinære endringer i henhold til kravene i plan- og bygningsloven.

x. *Departementet refererer til en kostnadsøkning på 40 pst., gjelder dette både vei og tunnel?*

**Svar:**

Kostnadsøkningen som i mitt brev av 14. mai 2009 er oppgitt å være på om lag 40 pst er regnet ut fra styringsrammen for utbyggingsprosjektet slik det er presentert i proposisjonen. Styringsrammen er i proposisjonens kapittel to oppgitt å være fastsatt til 880 mill. 2009-kroner.

xi. *Hva er beregnet kostnadsøkning på veidelen?*

**Svar:**

Ekstrakostnad for veg i dagen ved en utvidelse fra 13,5/17,5 m til 20 m er foreløpig grovt anslått til om lag 50 mill. kr. Ekstra kostnad for å bygge to tunnellop i stedet for ett er foreløpig grovt anslått til om lag 320 mill. kr. Dette utgjør, som nevnt i svar på komiteens spørsmål nr. 4, samlet en økning som utgjør om lag 40 pst. av prosjektets styringsramme.

### Vedlegg 3

#### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 27. mai 2009**

#### **St.prp. nr. 59 (2008-2009) om bygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen) - Tretten i Øyer kommune i Oppland - spørsmål 6**

Jeg viser til brev datert 27. mai 2009 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité med spørsmål 6 i forbindelse med komiteen sin behandling av ovennevnte proposisjon.

#### **Spørsmål nr. 6**

*Hvordan vurderer departementet den valgte tunneløsningen opp mot tunnelforskriftens krav?*

**Svar:**

Den valgte tunneløsningen er i tråd med tunnelsikkerhetsforskriftens krav og er basert på en økonomisk vurdering av standardvalg i forhold til forventet trafikkutvikling. Den valgte løsningen sikrer også en raskere gjennomføring av prosjektet. Vegdirektoratet har i brev av 26. mai 2009 gitt følgende informasjon om planlegging av Skarsmotunnelen:

xii. *Er det riktig at tunnelen allerede er regulert som 4-felts tunnel, til tross for at det bygges tofelts tunnel?*

**Svar:**

I reguleringsplanen som ble godkjent 24. november 2005 er det vist en toløpstunnel.

I henhold til de trafikkberegningene som er presentert i proposisjonen er imidlertid tunnelen planlagt bygget med ett tunnellop, jf. også omtalen av tunnelen i proposisjonen.

xiii. *Hva er i så fall grunnen til at det må gjennomføres ny KS2?*

**Svar:**

En utvidelse til gjennomgående firefelts veg vil bli et prosjekt med vesentlig økte kostnader og endringer spesielt for tunneldelen. Det vil bli behov for en ny gjennomgang av kostnadene m.m. gjennom en KS2-prosess. Ved at KS2 er gjennomført for foreliggende prosjekt, bør en fornyet prosess kunne gå noe raskere enn første gang.

"Vi viser til vårt brev av 20. mai d.å. angående planlegging av Skarsmotunnelen.

Vi har foretatt en mer inngående gjennomgang av Tunnelsikkerhetsforskriften med vedlegg.

I Tunnelsikkerhetsforskriftens § 8 Sikkerhetstiltak er det angitt at dersom ÅDT i en tunnel er under 8000 etter 15 år, kan Vegdirektoratet gjøre unntak fra krav om nødutgang. Når trafikken øker utover dette, er det forutsatt bygd rømningstunnel eller et nytt tunnellop. I Tunnelsikkerhetsforskriften er det krav om overgang til to tunnellop ved 20000 ÅDT.

Tunnelsikkerhetsforskriften foreskriver mulighet for trinnsvis utbygging til to tunnellop. Dette må skje etter Tunnelsikkerhetsforskriftens § 8 når ÅDT passerer 8000.

Dette gir som konsekvens at Øyertunnelen må bygges ut med rømningstunnel eller to tunnellop når ÅDT passerer 8000. Dette tilsvarer en sommerdøgntrafikk på 10800 på dette stedet, og ikke 12000 som beklageligvis ble angitt i vårt brev av 20. mai 2009. (Dette gitt at sesongmessige variasjoner i døgntrafikken er som i dag).

De første beregningene basert på at bompengerevningen ville være i 15 år, ga en ÅDT på 7600. Nye forutsetninger mhp. rentenivå etc. viste imidlertid at bompengerevningen ville være i 13,5 år og dette ga en forventet ÅDT på 8200 etter 15 år. Dette fanget vi dessverre opp for sent i prosessen.

Vi viser til brev fra Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB) til Statens vegvesen, region øst av 18. juni 2007, som vedlegges. DSB aksepterer at det bygges et tunnellop basert på de tilleggstiltak som foreslås i risikoanalysen. Når ÅDT overstiger 8000, vil vi måtte ferdigstille rømningstunnel eventuelt et nytt tunnellop.

Statens vegvesen vil anbefale at tunnellop nr. 2 er ferdigstilt når ÅDT passerer 8000. Dette antas å inntruffe med de trafikkprognoser vi har i dag, etter om lag 14 år etter åpning av første tunnellop. Vi anbefaler å bygge tunnellop nr. 2 fullt ut framfor å bygge rømningstunnel. Dette fordi ekstrakostnadene ved å bygge fullverdig tunnel framfor rømningstunnel er relativt liten.

Det er ikke foretatt konkrete beregninger om økonomisk lønnsomhet for trinnvis utbygging av Skarsmotunnelen. I forbindelse med bygging av Eidsvolltunnelen ble det foretatt en slik beregning.

Denne beregningen viste at dersom tunnellop nr. 2 ble bygget 6–7 år senere, ville det ikke gi økte total-kostnader.

Det første tunnellopet som bygges, vil få den utforming og det sikkerhetsutstyret som er beskrevet i framlegget til Stortinget."

Brev av h.h.v. 26. mai og 20. mai 2009 fra Vegdirektoratet og brev av 18. juni 2007 fra DSB følger vedlagt.

Samferdselsdepartementet vil understreke at informasjonen fra Vegdirektoratet ikke har økonomiske konsekvenser for den valgte løsning som Stortinget nå har til behandling. Regjeringen vil på vanlig legge fram en ny sak for Stortinget på det tidspunkt det blir aktuelt å bygge løp nummer to.

