



# Innst. 382 S

(2011–2012)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 117 S (2011–2012)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av E10 Trældal–Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes (Nordland)**

Til Stortinget

#### **Sammendrag**

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E6 Hålogalandsbrua mellom Narvik og Øyjord i Narvik kommune. Prosjektet omfatter også skredsikring av dagens E6/E10 på strekningen Trældal–Leirvik, nord for Rombaken.

Prosjektet Hålogalandsbrua er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og i Prop. 1 S (2011–2012). Det legges opp til anleggsstart i løpet av høsten 2012. Brua skal etter planen åpnes for trafikk i 2016, mens skredsikringstunnelen forventes åpnet for trafikk i 2014.

E6/E10 nord for Narvik er en av de viktigste transportårene i landsdelen. Den binder sammen regionene i Nordland og Troms, og har også tilknytning til Sverige via Riksgrensen. Narvik er et betydelig trafikknutepunkt for distribusjon av gods på jernbane/veg. Bedre standard er dermed spesielt viktig både for næringslivet og befolkningen i Ofoten og landsdelen for øvrig. Skredsikring av strekningen E10 Trældal–Leirvik reduserer risikoen for steinsprang for trafikken til og fra Riksgrensen og lokaltrafikken. Den nye bruforbindelsen gir også kortere reiseavstand mellom Narvik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

I tillegg inneholder proposisjonen forslag om nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes. Hålogalandsbrua vil erstatte Rombaksbrua som hovedforbindelse mellom Narvik og Bjerkvik. Dette vil gi store framkommelighetsgevinster for trafikantene, med 18 km redusert kjøreavstand mellom Narvik og Bjerkvik og 15–20 min. redusert kjøretid. Avstanden mellom Narvik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, reduseres tilsvarende. Dette vil effektivisere luftfarten i regionen og styrke Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Innsparingene ved nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes, skal bidra til finansieringen av brua, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009). Bakgrunnen for beslutningen er et lokalt vedtak som åpner for en avvikling av lufthavnen i forbindelse med bygging av ny bru. Det ville vært nødvendig med omfattende sikkerhetsinvesteringer for å forlenge den tekniske/operative godkjenningen som utløper 1. desember 2016.

#### **Omtale av utbyggingen**

Hovedprosjektet E6 Hålogalandsbrua med tilførselsveger (6,4 km) starter ved Ornes like nord for Narvik sentrum og går nedenfor Ofotbanen via en 220 meter lang tunnel til Karistranda. Herfra bygges ny hengebru over utløpet av Rombaken til Øyjord. Brua får total bredde 13,8 m, inkl. 3 m gang- og sykkelfelt. Total brulengde blir 1 533 m, med midtspenn 1 145 m. Seglingshøyden blir på 40 m. På Øyjordsiden går deler av ny veg gjennom en 300 m lang tunnel til Stormyra, der den knyttes til dagens E6/E10. Tilknytningen til dagens veg skjer i begge ender via T-kryss. Delprosjektet E10 Trældal–Leirvik har en total lengde på 1,5 km, hvorav tunnelen utgjør 1,1 km. Tunnelen bygges med vegbredde 8,5 m.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet med ferdigstilt rapport februar 2012. Samferdselsdepartementet legger til grunn en

styringsramme omregnet til 2012-kroner, på 2 480 mill. kroner og kostnadsramme 2 830 mill. kroner. I overslaget inngår forutsatte kostnader på 10 mill. kroner til etablering av bomstasjoner. Netto nytte (NN) for prosjektet er beregnet til 70 mill. kroner, med netto nytte i forhold til totale kostnader på 0.

### Lokalpolitisk behandling

Den lokalpolitiske behandlinga er nærmere omtalt i pkt. 3 i proposisjonen.

I vedtaket fra Narvik kommune om nedlegging av lufthavnen vises det til at lufthavnen kan legges ned når brua er åpnet for trafikk. Brua skal etter planen stå ferdig i 2016. Samferdselsdepartementet innstiller derfor på at Narvik lufthavn, Framnes, legges ned når brua åpnes for trafikk. Narvik lufthavn, Framnes' tekniske/operative godkjenning er gyldig fram til 1. desember 2016. Skulle åpningen av brua bli forskjøvet utover denne datoen, vurderer Samferdselsdepartementet at lufthavnen senest legges ned ved utgangen av kontraktperioden for den statlig kjøpte flyruten mellom Narvik og Bodø 31. mars 2017. Dette under forutsetning av at Luftfartstilsynet finner at lufthavnens tekniske/operative godkjenning kan forlenges til dette tidspunktet.

Nordland fylkeskommune og Narvik kommune har vedtatt garantier for lånegjeld på inntil 940 mill. kroner, fordelt med halvparten på hver.

### Finansierings- og bompengeproblemer

Prosjektet forutsettes finansiert med statlige midler, bompenger og tilskudd fra Narvik kommune på 30 mill. kroner. Det legges opp til innkreving av bompenger i bomstasjoner på ny E6 ved Øyjord og på E10 i Leirvik.

Med de forutsetninger som er lagt til grunn i finansieringsplanen, er perioden med bompengennevning beregnet til 17 år på ny E6 på Øyjord og i overkant av 19 år på dagens E6/E10 i Leirvik, hvilket går utover innkrevingsperioden på 15 år som normalt legges til grunn ved bompengefinansiering. Departementet vektlegger at lokale myndigheter har samtykket i dette for å styrke økonomien og muligheten for realisering av prosjektet. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne øke takstene med inntil 20 pst. utover ordinær prisstigning og/eller forlenge bompengeperioden med inntil 5 år.

Narvik kommune ber om at det vurderes å innarbeide rabattordninger med månedstak/timeregulering, og at det åpnes for at flere kjøretøy kan knyttes til en avtale. Departementet mener i likhet med Statens vegvesen at det ikke er riktig med ytterligere rabattordninger som svekker økonomien for et bompengepro-

sjekt som må ha innkrevningstid ut over 15 år for å kunne realiseres.

Med det foreslåtte innkrevingsopplegget og de forutsetninger som ligger til grunn, er det lagt til grunn at trafikantene vil betale til sammen 1 810 mill. kr i bompenger. Av de innbetalte bompengene vil 860 mill. kroner gå til å dekke anleggskostnader, om lag 100 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet og om lag 850 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader i forbindelse med låneopptak.

Finansieringsplanen som er lagt til grunn for prosjektet, framgår av tabell 5.1:

Tabell 5.1 Finansieringsplan

	Mill. 2012-kr		
	2012–2013	2014–2019	Sum
Statlige midler	80	1 510	1 590
– post 30	80	1 340	1 420
– post 31		170	170
Bompenger	800	60	860
Lokalt tilskudd		30	30
Sum	880	1 600	2 480

### Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om finansiering og utbygging av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av dagens E6/E10 på strekningen Trældal–Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og vilkårene som er lagt til grunn i proposisjonen.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruitter, Siri Hov Eggen, Magne Rømmetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud og Arne Sortevis, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, peker på at E6/E10 nord for Narvik er en av de viktigste transportårene i landsdelen. Den binder sammen regionene i Nordland og Troms, og har også tilknytning til Sverige via Riksgrensen. Narvik

er i dag et betydelig trafikkknutepunkt for distribusjon av gods på jernbane og veg, og det er grunn til å anta at med denne investeringen vil dette forsterkes.

Komiteen vil peke på at bedre vegstandard er spesielt viktig både for næringslivet og befolkningen i Ofoten og hele landsdelen. Hålogalandsbrua vil gi store framkommelighetsgevinster for trafikantene og næringstransportørene, med innkorting av E6 med 18 km, og en standardheving som vil gi en bedre trafikk-sikkerhet.

Komiteen vil vise til at skredsikringen på E 10 Trældal–Leirvik reduserer faren for steinsprang for de reisende på strekningen. Den nye bruforbindelsen vil gi en kortere reiseavstand mellom Narvik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at det er lagt til grunn at Narvik lufthavn, Framnes legges ned når Hålogalandsbrua åpnes. Bakgrunnen for dette er at bruforbindelsen gir kortere reiseavstand mellom Narvik og Evenes. Brua skal etter planen stå ferdig i 2016.

Flertallet vil videre vise til at innsparingen ved nedleggelsen av Narvik lufthavn, Framnes skal bidra til finansieringen av brua, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009). Det er lokalpolitisk tilslutning til dette. I vedtaket fra Narvik kommune om nedlegging av lufthavnen vises det til at lufthavnen kan legges ned når brua er åpnet for trafikk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at saken kobler bygging av ny bruforbindelse som kortere reisetid, med nedleggelse av Narvik lufthavn. Disse medlemmer er enig i at reiseavstand til flyplass er av de avgjørende forhold som bør legges til grunn for regional flyplasstruktur. Disse medlemmer mener imidlertid at det er riktigere å vurdere flyplasstruktur i forbindelse med ny Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer peker på at Avinors drift av regionale/lokale flyplasser gir betydelig underskudd som i det alt vesentlige finansieres av flypassasjerer som bruker Avinors lønnsomme flyplasser.

Disse medlemmer mener at det ikke er akseptabelt at besparelser for det statlige selskap Avinor ved nedleggelse av regional/lokal flyplass direkte skal inngå i statens finansiering av vei/bru/tunnelprosjekt. Avinors besparelser er oppgitt i brev fra Samferdselsdepartementet, datert 4. juni 2012, til 100 mill. kroner vurdert opp mot videre drift i perioden 1. desember 2016–2030. Disse medlemmer mener at dette beløpet heller ikke bør brukes til økt utbytte til staten som eier eller til å redusere statens finansiering av sikkerhetsmessige tiltak på norske

flyplasser som må gjennomføres på bakgrunn av myndighetspålagte krav. En slik praksis vil medføre at flypassasjerer på Avinors lønnsomme flyplasser faktisk bidrar med finansiering av Hålogalandsbrua.

Disse medlemmer viser til at Avinor har et stort investeringsbehov knyttet til flyplasser og rullebaner i hele landet, og at det i etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 kom frem at Avinor ikke har finansielt handlingsrom til å bekoste nye flyplasser eller større kostnader knyttet til restruktureringen i Forsvaret innenfor nåværende rammebetingelser. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet på denne bakgrunn fremmet forslag om at utbytte fra Avinor skulle være 200 mill. kroner lavere enn det regjeringen la opp til ved behandlingen av revidert nasjonalbudsjett for 2012.

Disse medlemmer vil peke på at Hålogalandsbrua er et godt og viktig prosjekt på E6. Redusert transporttid, bedret sikkerhet og redusert energiforbruk/utslipp illustrerer på en god måte de positive samfunnsmessige effektene av prosjektet. Skredsikring på E10 Trældal–Leirvik reduserer faren for steinsprang for de reisende på strekningen og bidrar derfor til sikrere vegtransport.

Etter disse medlemmers oppfatning understreker disse forholdene begrunnelsen for at prosjektene må og skal finansieres med statlige midler og ikke med delvis bompengefinansiering. Disse medlemmer har merket seg at også for disse prosjektene er regningen til bilistene formidabel selv om bompengandelen er 35 pst. Samlet skal bilistene betale hele 1 810 mill. kroner for å bidra med 860 mill. kroner. Finansieringskostnader utgjør 850 mill. kroner og innkrevingskostnader 100 mill. kroner.

Disse medlemmer vil vise til at inkludert denne saken, er det i perioden 2009–2013 behandlet 22 bompengesaker. Samlet har regjeringspartiene med støtte fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mot Fremskrittspartiets stemmer fattet vedtak om at bilistene skal betale 39 mrd. kroner for å bidra med 23 mrd. kroner til ulike samferdselsprosjekt; 13,5 mrd. kroner til dekning av rentekostnader og 2,6 mrd. kroner til dekning av innkrevingskostnader. Med unntak av prosjektet rv. 13 Ryfast (jf. Prop. 109 S (2011–2012)) har Fremskrittspartiet gått inn for samtlige prosjekter, men har foreslått statlig finansiering.

Disse medlemmer vil videre vise til at hele regningen fra den rød-grønne regjeringen for perioden 2005–2013, og med støtte fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, er nå blitt 120 mrd. kroner for å bidra med 91 mrd. kroner i bompenger; 21 mrd. kroner skal dekke rentekostnader og 8 mrd. kroner skal dekke innkrevingskostnader. Disse medlemmer mener at dette er en omfattende skatt på transport og skatt som kommer i tillegg til beløpet bilistene i samme periode betaler i skatt og avgift for

å kjøpe, eie og bruke bil. Disse medlemmer avviser en slik ekstra transportskatt og mener staten skal finansiere bygging av riksveier i Norge.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag;

«Stortinget samtykker i at prosjekt E6 Hålogalandsbrua og skredsikring av E10 Trældal–Leirvik (Nordland) gjennomføres som omtalt i Prop. 117 S (2011–2012) og med statlig finansiering.»

«Statlig finansiering for de to prosjektene, E6 Hålogalandsbrua og skredsikring av E10 Trældal–Leirvik (Nordland), innarbeides i de årlige statsbudsjettene fra og med 2013. Om nødvendig forskotteres midler for å holde foreslått fremdrift av prosjektene.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet

#### *Forslag 1*

Stortinget samtykker i at prosjekt E6 Hålogalandsbrua og skredsikring av E10 Trældal–Leirvik (Nordland) gjennomføres som omtalt i Prop. 117 S (2011–2012) og med statlig finansiering.

#### *Forslag 2*

Statlig finansiering for de to prosjektene, E6 Hålogalandsbrua og skredsikring av E10 Trældal–Leirvik (Nordland), innarbeides i de årlige statsbudsjettene fra og med 2013. Om nødvendig forskotteres midler for å holde foreslått fremdrift av prosjektene.

## Komiteens tilråding

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

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og råar Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

### I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av E6 Hålogalandsbrua, og skredsikring av E10 Trældal–Leirvik (Nordland). Vilkårene fremgår av Prop. 117 S (2011–2012) og Innst. 382 S (2011–2012).

### II

Stortinget samtykker i at Narvik lufthavn, Framnes, legges ned samtidig med åpningen av Hålogalandsbrua i 2016. Dersom åpningen av brua blir forskjøvet, legges lufthavnen senest ned ved utløpet av lufthavnens tekniske/operative godkjenning 1. desember 2016, eller dersom denne kan forlenges, senest ved utgangen av inneværende anbudsperiode for kjøp av flyruten Narvik–Bodø 31. mars 2017.

### III

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. juni 2012

**Knut Arild Hareide**

leder

**Janne Sjelmo Nordås**

ordfører