



Innst. 177 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 51 S (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på E6 mellom Ringeby og Otta, strekningen Frya–Sjoa i Oppland

Til Stortinget

Sammendrag

E6 gjennom Gudbrandsdalen er en del av transportkorridoren mellom Oslo og Trondheim. Vegene er ei viktig rute for trafikk mellom Oslo/Østlandet og Nord-Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge, og i det området hvor vegen går. Vegene har dårlig standard i forhold til trafikkmengden, noe som fører til stor belastning for nærmiljøet og mange trafikkulykker.

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på strekningen Frya–Sjoa i kommunene Sør-Fron og Nord-Fron i Oppland. Dette er første etappe av den planlagte utbyggingen av E6 mellom Ringeby og Otta.

På grunn av plan- og finansieringssituasjonen legges det opp til en etappevis utbygging, der strekningen Frya–Sjoa bygges som første etappe. Videreføring av E6-utbyggingen på de gjenstående strekningene Ringeby–Frya og Sjoa–Otta må vurderes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Oppland fylkeskommune og berørte kommuner har sluttet seg til at utbyggingen av E6 på strekningen Frya–Sjoa delfinansieres med bompenger, jf. avsnitt 3 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet legger opp til at anleggsarbeidene på strekningen Frya–Sjoa kan

starte tidlig i 2013 med ferdigstilling ved årsskiftet 2016/2017.

Dagens situasjon og beskrivelse av utbyggingen

E6 på strekningen mellom Ringeby og Otta er om lag 56 km lang. Strekningen har ikke tilfredsstillende standard ut fra trafikkmengde og funksjon som riksveg mellom Øst- og Midt-/Vestlandet.

Dagens veg har ikke tilfredsstillende kurvatur og har en gjennomsnittlig veggbredde på om lag 8 m. Det er i tillegg ikke tilfredsstillende lokalveg, og det mangler tilbud til gående og syklende på store deler av strekningen. Vegene går i dag gjennom tettstedene Ringeby, Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam, og dette gir store utfordringer knyttet til myke trafikanter samt miljøforhold i tettstedene.

Utbyggingsstrekningen Frya–Sjoa er om lag 34 km lang. Her har det skjedd 122 ulykker med personskade i perioden 2000–2011, 18 personer ble drept, 33 personer ble hardt skadet og 185 personer ble lettere skadet i disse ulykkene.

Prosjektet omfatter bygging av E6 i ny trasé på nesten hele strekningen mellom Frya og Sjoa og vil bli lagt utenom tettstedene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam. Vegene vil bli bygd som tofeltsveg med veggbredde 13,5 m og midtrekkverk. Det blir bygd forbikjøringsfelt på 32 pst. og 39 pst. av strekningen i henholdsvis sør- og nordgående retning.

Prosjektet vil omfatte to tunneler som er planlagt med to løp. Det vil først bli bygd ett løp med forsterket midtoppmerking. Det andre løpet er forutsatt å stå ferdig på det tidspunktet årsdøgnetrafikken gjennom tunnelen når 8 000 kjøretøy. Det legges opp til fartsgrense på 90 km/t, med unntak av i tunnelene hvor fartsgrensa vil bli 80 km/t. Dagens E6 vil bli gjort om til lokalveg.

Reguleringsplanene for strekningen Frya–Sjoa ble vedtatt av kommunene Sør-Fron, Nord-Fron og Sel i 2011.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 4 060 mill. 2012-kroner og kostnadsramme på 4 300 mill. 2012-kroner eksklusiv økt merverdiavgift.

Netto nytte for prosjektet (NN) er beregnet til -2 100 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,5.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbyggingen av E6 på strekningen Frya–Sjoa er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger. Finansieringsgrunnlaget går fram av tabell 5.3 i proposisjonen.

Finansieringsplan inkl. kompensasjon for merverdiavgift for E6 Frya–Sjoa

	Mill. 2012-kr		
	2010–2013	2014–2019	Sum
Statlige midler	20	2 310	2 330
Bompenger	730	1 600	2 330
Sum	750	3 910	4 660

I Prop. 1 S (2012–2013) har regjeringen lagt til grunn at fritaket i merverdiavgiftsloven for omsetting av tjenester som gjelder offentlig veg, skal oppheves fra 1. januar 2013. Regjeringen har lagt til grunn at opphevingen av vegfritaket ikke skal forandre bompengeneinnbetalingene fra trafikantene. Økningen i kostnadsoverslag som resultat av denne endringen er derfor forutsatt finansiert med statlige midler.

Det legges opp til å etablere fire bomstasjoner på ny E6 mellom Frya og Sjoa, og to bomstasjoner på eksisterende E6. Det er regnet ut at bompengeneinnkrevingen vil medføre en trafikkavvisning på mellom 7 og 23 pst. i de ulike bomstasjonssnittene. Det er lagt til grunn etterskuddsvis innkreving i begge kjøreretninger i alle de seks automatiske bomstasjonene.

Det foreslåtte innkrevingsopplegget og de forutsetninger som ligger til grunn, gir samlet bompengeneinntekter på om lag 4 260 mill. kroner. Disse midlene er fordelt med 2 330 mill. kroner til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 1 680 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader og om lag 250 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Med forutsetningene i finansieringsplanen er innkrevingsperioden beregnet til om lag 14 år.

Oppland fylkeskommune har i møte i fylkestinget den 30. juni 2011 fattet vedtak om fylkeskommu-

nal garanti for bompengeselskapets gjeld avgrenset til 3 000 mill. 2011-kroner.

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på E6 mellom Ringeby og Otta, strekningen Frya–Sjoa i Oppland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetningene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Bjørn Inge Mo, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godsken, Bård Høksrud og Arne Sortevik, 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, viser til proposisjonen og forslag om utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på E6 mellom Ringeby og Otta, strekningen Frya–Sjoa i Oppland. Strekningen er del av utbyggingen av E6 gjennom Gudbrandsdalen og transportkorridoren mellom Oslo og Trondheim. Vegen er ei viktig trafikkroute mellom Oslo/Østlandet og Nord-Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge. Den eksisterende vegen går gjennom flere tettsteder.

Komiteen peker på at vegen har dårlig standard og er underdimensjonert i forhold til trafikkmengde, har nedsatt hastighet og skaper støy for omliggende boligbebyggelse. Det er ikke en tilfredsstillende lokalveg, og det mangler gang- og sykkelveg på store deler av strekningen. Vegen er også ulykkesutsatt. I perioden 2000–2011 var det 122 ulykker med personskade, 18 personer ble drept og 33 personer ble hardt skadd. Tungtrafikken utgjorde ca. 18 pst. av årsdøgntrafikken i 2010. I sommermånedene øker trafikken betydelig.

Komiteen viser til at prosjektet, som er på ca. 34 km, vil gå i en ny trasé på nesten hele strekningen. Vegen vil bli lagt utenom tettstedene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam, noe som vil ha positiv betydning for nærmiljøet. Vegen vil bli bygget med midtrekkverk.

Komiteen understreker at utbyggingen av E6 strekningen Frya–Sjoa har positiv betydning for miljøet, det betyr tryggere trafikk, økt framkommelighet, mindre støy for beboere og bedre forhold for myke trafikanter.

Komiteen peker på at det for Norge som eksportnasjon er viktig med gode veiforbindelser mellom landsdelene og videre til kontinentet. Komiteen ser på prosjektet som en del av den nødvendige opprustning av veinettet i Norge som er viktig for å styrke verdiskapingen og bedre trafikksikkerheten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at Oppland fylkeskommune og kommunene Ringeby, Sør-Fron, Nord-Fron og Sel har sluttet seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Flertallet har ellers ingen merknader og slutter seg til departementets vurdering og forutsetningene for prosjektet slik de er beskrevet i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er vel kjent med at E6 på strekningen Ringeby–Otta ikke har tilfredsstillende standard i forhold til trafikkmengde og funksjon som riksveg mellom Østlandet og Midt-Norge og Vestlandet. Veistrekningen er en del av E6, og disse medlemmer peker på at nettopp europaveibetegnelsen understreker veiens nasjonale og trafikale betydning.

Disse medlemmer er også vel kjent med at hele strekningen Ringeby–Otta dessverre er sterkt ulykkesbelastet. Utbyggingsstrekningen Frya–Sjøa er derfor viktig både for å få på plass nødvendig effektivisering og sikring av veitransporten. Disse medlemmer har registrert at utbygging av en av landets viktige europaveier er foreslått med tofeltsvei med veibredde 13,5 m og midtrekkverk samt forbikjøringsfelt på hhv. 32 pst. og 39 pst. av strekningen på hhv. sør- og nordgående retning. Disse medlemmer anser dette som en dårlig løsning. Disse medlemmer viser til at europaveier – våre nasjonale stamveier – etter Fremskrittspartiets mening bør bygges med firefelts standard både for å dekke inn forventet trafikkvekst og for å sikre en gjennomgående veistandard som gir effektiv, sikker og miljøvennlig transport. Disse medlemmer mener det er uriktig bruk av samfunnets ressurser at nasjonale stamveier mellom store byer bygges ut i små etapper, underdimensjonert for fremtidig trafikkvekst og med varierende standard underveis.

Disse medlemmer har merket seg Samferdselsdepartementets svar datert 20. desember 2012 på spørsmål fra medlemmer fra Fremskrittspartiet om foreslått veibredde ved utbygging der det vises til gjeldende veinormaler. Disse medlemmer viser til at erfaring knyttet til en rekke ferdigstilte veiprosjekter av nyere dato viser at trafikkveksten – etter-

spørsel etter veitransport – er betydelig undervurdert og at nye veiprosjekter fortsatt bygges med betydelig underkapasitet. Disse medlemmer er spesielt opptatt av at europaveiene – Norges viktigste transportveier – bygges ut med moderne og lik standard på hele strekningen mellom start- og sluttpunkt, og ikke med varierende veibredde/veistandard. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets synspunkt er at gjeldende veinormal må endres dersom den fører til at europavei mellom de største norske byene bygges ut med mindre enn fire felt, veibredde 20 m og med midtdeler. Disse medlemmer har fra svaret også merket seg at Statens vegvesens anslag på ekstra kostnader, dersom dagens planlagte S5-standard økes til en gjennomgående bredde på 19 m, fire felt og 90 km/t, er 1 440 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at anslaget er heftet med 15–20 pst. usikkerhet, og peker på at full firefelts utbygging i planlagt byggeperiode trolig innebærer betydelig økonomisk besparelse i forhold til utvidelse av tofeltsvei til firefeltsvei på et senere tidspunkt. I et tidsperspektiv på f. eks. 10 år vil derfor mulig merkostnad ved full utbygging fremstå som ubetydelig i forhold til de omfattende tids-, kjøre- og ulykkeskostnader. Og tilsvarende vil bygging av ny tofelts europaveietappe på E6 fremstå som en dårlig samfunnsøkonomisk løsning. Disse medlemmer vil derfor bygge ut E6 mellom Ringeby og Otta – strekningen Frya–Sjøa i Oppland – med standard S5 fire felt med gjennomgående bredde 20 m, fire felt med midtrekkverk og fart på 90 km/t. Disse medlemmer understreker at statlig reguleringsplan må brukes for å sikre planlagt fremdrift med bedre veistandard. Disse medlemmer understreker samtidig at slik veidimensjonering også må gjelde for andre planlagte europaveier og viktige riksveier.

Disse medlemmer vil minne om at Norge er blitt et svært rikt land, men at et gammeldags og dårlig vedlikeholdt veinett reduserer konkurransekraft og verdiskaping, øker faren for trafikkulykker og forsterker miljøvirkningene fra veitrafikken.

Disse medlemmer har merket seg uttalelser fra den nederlandske rådgiver Adnan Rahman i selskapet Cambrigde Systematics International på OFVs veikonferanse i juni 2012:

«I det lange løp vil norsk økonomi avhenge av veiforbindelsene.»

Selskapet, som har studert overordnet transportplanlegging i Norge, er klar i konklusjonen:

«Dere tenker gammeldags, konservativt og utdatert. Gevinstene ved langtidsinvesteringer i de store transportårene tas ikke med når samfunnsøkonomisk lønnsomhet av veiprosjekter beregnes. Satsing på hovedveier mellom de største byene i Norge vil gi 3.5 kr. igjen for hver kr. som investeres.»

Disse medlemmer peker på at den fremlagte statusrapporten fra utredningsprosjekt ferjefri E39 bekrefter dette. En investering på rundt 100 mrd. kroner vil gi reduserte tids- og kjørekostnader på 4–6 mrd. kroner i året. I et levetidsperspektiv på 50 år vil prosjektets samlede kostnadsreduksjon bli mellom 200 og 300 mrd. kroner. Samfunnsøkonomisk nytte er åpenbar og omfattende; investeringen fremstår som svært lønnsom for nasjonen Norge.

Påtvunget bruk av finansiering fremstår etter disse medlemmers oppfatning som unødvendig og som en urimelig tilleggsskatt på transport.

Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiet mener at en større del av Norges finansielle rikdom må investeres i norsk realkapital i Norge, og at finansinvesteringene i et internasjonalt urolig og risikofylt finansmarked bør reduseres. Disse medlemmer peker også på at bruk av bompengefinansiering til veibygging i Norge er en svært kostbar finansieringsform for bilistene. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet mener at staten skal ha ansvar for en forsvarlig veiutbygging i landet, og at bruk av bompenger, veipricing eller annen direkte trafikantbetaling er en ytterligere beskatning av trafikantene. Disse medlemmer viser videre til at Fremskrittspartiet mener at statens ansvar skal omfatte både riks- og fylkesveier.

Disse medlemmer peker også på at bruken av bompengefinansiering har økt kraftig under rød-grønn regjering. I perioden 2005–2009 ble det med stemmene fra regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, og med tilslutning fra partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i Stortinget, vedtatt prosjekter med bompengefinansiering der samlet bompengebeløp var ca. 68 mrd. kroner med tillegg av hhv. 7,6 mrd. kroner til dekning av renter og 5,4 mrd. kroner til dekning av innkrevingskostnader. Samlet var beløpet nesten 81 mrd. kroner og innebærer en omfattende ekstra skatt på transport vedtatt av alle partier med unntak av Fremskrittspartiet.

Hittil i denne perioden 2009–2013, inklusive Prop. 50 S (2012–2013) og Prop. 51 S (2012–2013), er tallene 26 800 mill. kroner i bompenger, 16 150 mill. kroner i renter og 3 050 mill. kroner i innkrevingskostnader, samlet 46 000 mill. kroner. Bompengefinansierte veiprosjekter og «bompakker» innebærer en omfattende ekstra skatt på transport, vedtatt med stemmene til regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet og med tilslutning fra partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet, i sitt svar på spørsmål fra

medlemmer fra Fremskrittspartiet, oppgir lånerente på de ti nyeste prosjektene som er vedtatt finansiert med bompenger. Lånerenten er godt under 6,5 pst. – som er lagt til grunn i prosjektet saken omhandler – på alle, og laveste rente er oppgitt til 2,82 pst.

Disse medlemmer har videre merket seg at proposisjonen legger til grunn samlet bompengeinntekt på om lag 4 260 mill. kroner, fordelt med 2 330 mill. kroner til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 1 680 mill. kroner til netto renteutgifter og 250 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompenger. Bilistene skal betale 4 260 mill. kroner for et prosjekt det koster 4 660 mill. kroner å bygge. Av samlet regning til bilistene brukes 1 930 mill. kroner til å betale lånerenter og innkrevingskostnader knyttet til valgt finansieringsform for å bygge ny europavei.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget godkjenner utbyggingsetappen på E6 mellom Ringeby og Otta – strekningen Frya–Sjøa – i Oppland slik det er omtalt i Prop. 51 S (2012–2013), men basert på standard S5, dvs. 20 m bredde, fire felt med midtrekkverk og fart på 90 km/t, og med statlig finansiering. Statlig reguleringsplan må om nødvendig brukes for å sikre planlagt fremdrift med bedre veistandard. Midler forskotteres fra staten dersom det er nødvendig for planlagt fremdrift i saken. Statlig finansiering dekkes inn i revidert nasjonalbudsjett.»

«Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en sak om endring av veinormalene der utbygging av europavei og viktige riksveier baseres på vei med minst fire felt og 20 meters bredde, midtrekkverk og fart på minst 90 km/t.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at strekningen som skal bygges ut bare er en liten del av strekningen som trenger utbedring, og at den planlegges med en dimensjonering som tofeltsveg. Dette på tross av at vegen har stor årsmiddelfart og høy andel tungtrafikk på ca. 18 pst. Disse medlemmer mener denne saken er et tydelig eksempel på at dagens regjering bruker ineffektive og gammeldagse metoder som ikke tillater mer helhetlig planlegging og utbygging. Det foreligger ikke ferdige planer for gjenværende parseller, noe disse medlemmer mener burde være en selvfølge, og valgt standard burde være høyere på strekningen med smal firefeltsveg. I denne forbindelse viser disse medlemmer til Høyres trafikksikkerhetsplan, og at disse medlemmer ønsker en justering i kravene til ÅDT, for at disse skal reduseres.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget godkjenner utbyggingsetappen på E6 mellom Ringeby og Otta – strekningen Frya–Sjoa – i Oppland slik det er omtalt i Prop. 51 S (2012–2013), men basert på standard S5, dvs. 20 m bredde, fire felt med midtrekkverk og fart på 90 km/t, og med statlig finansiering. Statlig reguleringsplan må om nødvendig brukes for å sikre planlagt fremdrift med bedre veistandard. Midler forskotteres fra staten dersom det er nødvendig for planlagt fremdrift i saken. Statlig finansiering dekkes inn i revidert nasjonalbudsjett.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en sak om endring av veinormalene der utbygging av europavei og viktige riksveier baseres på vei med minst fire felt og 20 meters bredde, midtrekkverk og fart på minst 90 km/t.

Komiteens tilråding

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

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

v e d t a k :

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 Frya–Sjoa i Oppland. Villkårene går fram av Prop. 51 S (2012–2013) og Innst. 177 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. januar 2013

Knut Arild Hareide

leder

Tone Merete Sønsterud

ordfører

