



Innst. 178 S

(2013–2014)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 55 S (2013–2014)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen–Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland

Til Stortinget

Sammendrag

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn ei trinnvis utbygging og utbetring av E6 på Helgeland til samanhengande god og einsarta standard. Prosjektet er ei samla utbyggingspakke og føresett gjennomført i tre delar: E6 Helgeland nord, Helgeland sør og Brattås–Lien.

Regjeringa Stoltenberg la i oktober 2013 fram eit forslag til utbygging og finansiering av E6 på Helgeland, jf. Prop. 201 S (2012–2013). Den nye regjeringa ønskte å foreta ein ny gjennomgang av prosjektet og trekte derfor tilbake proposisjonen, jf. Meld. St. 18 (2013–2014).

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram eit revidert forslag til utbygging og finansiering av E6 mellom Korgen i Hemnes kommune og Bolna i Rana kommune (E6 Helgeland nord). Forslaget inneber mellom anna at den statlege ramma til prosjektet er auka med 300 mill. kroner samanlikna med Meld. St. 26 (2012–2013).

I tillegg legg departementet fram eit førebels opplegg for utbygging og finansiering av E6 på heile strekninga frå Nord-Trøndelag grense til Bolna.

E6 er det viktigaste vegsambandet mellom Nord- og Sør-Noreg. I tillegg er E6 hovudferdselsåra på Helgeland. Formålet med utbygginga er å få ein jamn og god standard på heile strekninga.

Det er lagt opp til anleggsstart for E6 Helgeland nord hausten 2014, og med fullføring av siste delstrekning i løpet av 2018. For E6 Helgeland sør (Nord-Trøndelag grense–Korgen) og E6 Brattås–Lien ligg det enno ikkje føre vedtekne reguleringsplanar. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til opplegg for finansiering og utbygging av desse strekningane når det ligg føre tilstrekkelege avklaringsar.

Den lokalpolitiske handsaminga er nærare omtala i kapittel 3 i proposisjonen.

E6 Helgeland – samla utbygging

Det er lagt opp til ei trinnvis utbygging av dei tre delstrekningane E6 Korgen–Bolna (Helgeland nord), E6 Nord-Trøndelag grense–Korgen (Helgeland sør) og E6 Brattås–Lien. Heile strekninga er om lag 260 km lang.

E6 på Helgeland har gjennomgåande låg standard og er prega av forfall, noko som gir dårleg framkomst og trafikktryggleik.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) utanom byane varierer mellom 800 og 3 800 køyretøy. Tungtrafikken utgjør mellom 15 og 20 pst. av trafikken.

Det er førebels lagt til grunn ein samla kostnad for utbygging og utbetring av E6 mellom Nord-Trøndelag grense og Bolna på 5 190 mill. 2014-kroner, inkl. prosjektet Brattås–Lien.

Ein førebels finansieringsplan for samla utbygging av E6 på Helgeland, basert på ein samla utbyggingskostnad på 5 190 mill. kroner, er vist i tabell 5.2 i proposisjonen. Medrekna kompensasjon for auka meirverdiavgift er utbygginga av E6 på Helgeland føresett finansiert med 84 pst. statlege midlar (4 380 mill. kroner) og 16 pst. bompengar (810 mill. kroner).

E6 Korgen–Bolna (Helgeland nord) – første utbyggingsetappe

E6 mellom Korgen og Bolna er om lag 125 km lang. ÅDT varierer frå 3 800 køyretøy nord for Mo i Rana til 800 køyretøy ved Krokstrand sør for Saltfjellet.

Det er lagt opp til å byggje ut til saman 62 km veg fordelt på 10 delstrekningar. Om lag 47 km av utbygginga vil skje gjennom å utvide vegbreidda, rette ut svingar og styrke bereevna i eksisterande vegtrasé. Det meste av arbeidet vil skje nord for Mo i Rana. Mellom Korgen og Mo i Rana vil det også bli gjennomført tiltak for å betre trafikktryggleiken, mellom anna bygging av gang- og sykkelveggar. Når utbygginga er ferdig, er reisetida venta å bli redusert med om lag 11 minuttar for lette køyretøy og om lag 13 minuttar for tunge køyretøy.

Rekna om til 2014-prisnivå blir styringsramma 1 690 mill. kroner og kostnadsramma 1 820 mill. kroner. I styringsramma inngår 10 mill. kroner til etablering av to automatiske bomstasjonar.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for utbygginga er rekna til om lag -700 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,6.

Trafikkføresetnadene går fram av kapittel 4 og basisføresetnader går fram av kapittel 5 i proposisjonen. Det er lagt opp til å starte innkrevjinga i dei to bomstasjonane på strekninga, Skamdal og Reinforshei, i 2015. Innkrevjingsperioden er rekna til 15 år i kvar av dei to bomstasjonane.

Medrekna kompensasjon for auka meirverdiavgift er utbygginga av E6 Helgeland nord følgjeleg føresett finansiert med 80,5 pst. statlege midlar (1 360 mill. kroner) og 19,5 pst. (330 mill. kroner) bompengar, jf. tabell 6.1 i proposisjonen.

Basert på føresetnadene i proposisjonen er brutto bompengeinntekter rekna til om lag 640 mill. kroner, fordelt med 330 mill. kroner til investeringar, 230 mill. kroner til å dekkje finansieringskostnader og 80 mill. kroner til å dekkje innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Det er lagt til grunn at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma, jf. kapittel 5 i proposisjonen. Nordland fylkeskommune og Grane, Vefsn og Rana kommunar har fatta vedtak om garantiar for eit bompengelån på inntil 590 mill. kroner til utbygging av E6 Korgen–Bolna.

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen–Bolna (E6 Helgeland nord) i Nordland, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Utprøving av alternativ kontraktstrategi

For å leggje til rette for effektiv gjennomføring av utbetringane på E6 mellom Korgen og Bolna er det lagt opp til å prøve ut ein ny kontraktstrategi.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til at utbygginga av dei 10 delstrekningane og det meste av drifta og vedlikehaldet av E6 mellom Korgen og Bolna blir lyst ut i ein samla konkurranse, slik at det blir same entreprenør som står for både utbygging, drift og vedlikehald. Departementet meiner dette prosjektet er godt eigna for ei slik kontraktsform. Vidare vil ein med dette vinne erfaringar som kan vere nyttige når det gjelder andre prosjekt. Dette er ein ny kontraktstype som må evaluerast og ev. utviklast vidare. Særleg er det viktig å vurdere tilnærmingar der entreprenøren får fleire insentiv til å finne fram til kvalitetsmessig gode løysingar. Kontraktforma vil ikkje ha konsekvensar for finansieringa av utgifter til drift og vedlikehald. Desse vil på vanleg måte bli finansierte over kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksveggar, trafikant og køyretøytilsyn m.m., jf. nærare omtale i kapittel 7 i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at det i Nasjonal transportplan ble lagt til grunn en trinnvis utbygging og utbedring av E6 på Helgeland.

Komiteen har merket seg at regjeringen har foretatt en ny gjennomgang av prosjektet og at man i denne proposisjonen legger fram et revidert forslag til utbygging og finansiering av E6 mellom Korgen i Hemnes kommune og Bolna i Rana kommune (E6 Helgeland nord). Komiteen har videre merket seg at forslaget innebærer at den statlige rammen til prosjektet er økt med 300 mill. kroner sammenliknet med Meld. St. 26 (2012–2013). Endelig har komiteen merket seg at regjeringen legger fram et foreløpig opplegg for utbygging og finansiering av E6 på hele strekningen fra Nord-Trøndelag grense til Bolna.

Komiteen vil vise til at E6 er den viktigste vegstrekningen mellom Nord- og Sør-Norge, og er i tillegg hovedferdselsåre gjennom Helgeland. Komiteen er derfor tilfreds med at prosjektet skal

sikre en god og nødvendig vegstandard på hele strekningen.

Komiteen viser til at en foreløpig finansieringsplan for en samlet utbygging av E6 på Helgeland er beregnet til en utbyggingskostnad på 5 190 mill. kroner, hvorav 84 pst. er forutsatt finansiert med statlige midler og 16 pst. gjennom bompenger. Når det gjelder selve utbyggingen av E6 Helgeland nord, har komiteen merket seg at denne strekningen er forutsatt finansiert med 80,5 pst. statlige midler og 19,5 pst. bompenger, til sammen en utbyggingskostnad på 1 690 mill. kroner (2014-kroner) for strekningen E6 Korgen–Bolna. Komiteen har merket seg at oppstart av denne strekningen er planlagt til høsten 2014 med fullføring av siste delstrekning i løpet av 2018.

Komiteen er opptatt av en effektiv gjennomføring av utbedringene på E6 mellom Korgen og Bolna, og er positiv til at man prøver ut en såkalt «vegutviklingskontrakt» på prosjektet i tråd med føringene i Meld. St. 26 (2012–2013). Komiteen viser til at dette innebærer at det blir samme entreprenør som vil stå for utbygging, drift og vedlikehold i en kontrakt som vil ha en lengde på inntil 15 år. Komiteen er også positiv til at Statens vegvesen skal evaluere denne kontraktsformen for å se om det er grunnlag for å benytte slike kontrakter ellers i landet for mest mulig effektiv og rasjonell vegutbygging og vedlikehold.

Komiteen har merket seg at forslaget til regjeringen, sammenliknet med de lokalpolitiske vedtakene, medfører at antallet bomstasjoner på strekningen reduseres fra 3 til 2 stasjoner. Videre vil komiteen vise til at Nordland fylkeskommune og alle kommunene som er omfattet av utbyggingen, med unntak av Hemnes kommune, har sluttet seg til det foreslåtte opplegget for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Komiteen har likevel merket seg at etter at Hemnes kommune gikk imot opplegget for utbyggingen av E6 Helgeland, har saken blitt behandlet av Nordland fylkeskommune på nytt. Komiteen har merket seg at fylkeskommunen da vedtok å opprettholde sin tilslutning til det foreslåtte bompengeopplegget.

Komiteen har merket seg at regjeringen vil komme tilbake til opplegg for utbyggingen og finansieringen av E6 Helgeland Sør og E6 Brattås–Lien når det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Komiteen imøteser en snarlig avklaring på dette, og forventer at man legger opp til et liknende utbyggingsopplegg som E6 Helgeland nord.

Avslutningsvis vil komiteen slutte seg til at utbyggingen av de 10 delstrekningene og det meste av drift og vedlikehold av E6 mellom Korgen og Bolna blir lyst ut i en samlet konkurranse, slik at det

blir samme entreprenør som står for både utbygging, drift og vedlikehold.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til regjeringens politiske plattform der det fremkommer at bompengandelen i nye veiprosjekter skal reduseres.

Disse medlemmer er fornøyd med at regjeringen etter en samlet vurdering har gått inn for å øke den statlige rammen med 300 mill. kroner sammenliknet med det som er lagt til grunn i Meld. St. 26 (2012–2013). Det gir grunnlag for en reduksjon i den totale bompengebelastningen og lavere bompengesatser med henholdsvis 20 pst. i bomstasjonen på Reinforshei og 27 pst. i bomstasjonen på Skamdal. Sammenliknet med de lokalpolitiske vedtakene er antall bomstasjoner på strekningen redusert fra tre til to, og beregnede kostnader til investering, drift og finansiering er redusert med til sammen 110 mill. kroner.

Disse medlemmer viser også til at i det foreløpige finansieringsopplegget for den samlede utbyggingen av E6 Helgeland utgjør den statlige finansieringen 84 pst., mens bompengandelen utgjør 16 pst. av totalkostnaden på 5 190 mill. kroner.

Disse medlemmer vil bemerke at regjeringen arbeider med å effektivisere bompengeinnkrevingen, noe som vil kunne gi ytterligere redusert bompengekostnad for bilistene.

Disse medlemmer viser til Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringens plattform hvor det understrekes at regjeringen ikke vil redusere ambisjonene for investering i vei som følge av reduksjon i bompengandelen. Disse medlemmer legger til grunn at dette følges opp for dette prosjektet også.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Stortingets behandling 11. juni 2013 av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP), jf. Innst. 450 S (2012–2013). Disse medlemmer viser til at komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, som utgjorde flertallet i Stortinget, sluttet seg til å øke rammene i planen med om lag 150 mrd. kroner, eller om lag 50 pst. sammenliknet med en videreføring av nivået i 2013. Nasjonal transportplan har de siste stortingsperiodene utviklet seg til det sentrale prioriteringsdokumentet innen norsk samferdsel. NTP beskriver omfanget av økonomiske midler til samferdsel de neste ti årene, samt prioritering og samordning av drift/investering innenfor de ulike transportformene.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen går inn for å øke den statlige rammen på prosjektet med 300 mill. kroner for å redusere bompengeutgifter ut over de økonomiske rammene lagt til

grunn i NTP. Disse medlemmer vil påpeke at disse pengene må dekkes inn, enten gjennom økte utgifter over statsbudsjettet, eller gjennom tilsvarende kutt i andre prosjekter i NTP. Disse medlemmer vil uttrykke en bekymring dersom den økte kostnaden på 300 mill. kroner vil føre til tilsvarende reduksjon i andre sentrale prosjekter i NTP. I tillegg vil disse medlemmer også påpeke at en eventuell økt økonomisk ramme på 300 mill. kroner i økte utgifter over statsbudsjettet alternativt kunne blitt brukt til andre formål innenfor samferdsel, som styrking av vegvedlikehold eller framskynding av andre prosjekter.

Disse medlemmer mener det er uholdbart at Stortingets planlegging av fremtidens transportsystem skal basere seg på enkeltprosjekter lagt fram av regjeringen. Disse medlemmer vil understreke behovet for at Stortinget skal foreta en reell behandling av hvordan de økonomiske rammene skal fordeles, inndekning for disse, og eventuelle omprioriteringer av de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer støtter for øvrig arbeidet med forenkling og effektivisering av bompengerekruteringen i Norge, i henhold til vedtatt Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer er opptatt av mer effektive bompengerekrutninger som sikrer at mer av bompengene faktisk går til det enkelte prosjekt. Disse medlemmer ser fram til at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med for-

slag til forenkling og effektivisering på sentrale element som: færre bompengeselskap, samordning av takst- og rabattsystemer og obligatorisk betalingsbrikke, i henhold til Innst. 450 S (2012–2013), jf. Meld. St. 26 (2012–2013).

Komiteens tilråding

Tilrådingen fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygging av E6 på strekninga Korgen Bolna (E6 Helgeland nord) i Nordland. Vilråra framgår av Prop. 55 S (2013–2014) og Innst. 178 S (2013–2014).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 6. mai 2014

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Kjell-Idar Juvik

ordfører