



Innst. 29 S

(2015–2016)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 140 S (2014–2015)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn–Bjørge i Oppland

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn–Bjørge i Oppland. Dette er andre etappe av utbyggingen av E16 mellom Fønhus og Bjørge i Sør- og Nord-Aurdal kommuner.

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn statlige midler til å starte utbyggingen av E16 på strekningen Fønhus–Bagn–Bjørge i første fireårsperiode, forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Første etappe, strekningen Fønhus–Bagn, ble vedtatt av Stortinget i juni 2012, jf. Prop. 101 S (2011–2012) og Innst. 340 S (2011–2012). Strekningen ble åpnet for trafikk i desember 2014. Det legges opp til anleggsstart på strekningen Bagn–Bjørge våren 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020. Det samlede prosjektet E16 Fønhus–Bagn–Bjørge er nærmere omtalt i Prop. 101 S (2011–2012).

Dagens E16 fra Bagn til Bjørge er om lag 11 km lang. Fra Bagn fortsetter vegen opp Bagnskleivene til Bjørge. Her kommer fv. 33 fra Dokka og Gjøvik/Lillehammer inn på E16 fra øst. Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2014 var om lag 2 200 kjøretøy med betydelig høyere trafikk i helger og store høytider. Tungtrafikkandelen er om lag 12 pst.

Strekningen har ikke tilfredsstillende standard ut fra trafikkmengde og funksjon som riksveg mellom Øst- og Vestlandet. Fra Bagn og nordover er det en strekning med bratt og svingete veg, som fører til vanskelige forhold spesielt for tungtrafikken vinters-tid. Størstedelen av strekningen er smal. Deler av strekningen er skredutsatt.

Prosjektet omfatter dels omlegging og dels utbedring av eksisterende veg til tofelts veg med 8,5 m vegbredde. Der ny E16 går i tunnel, vil dagens veg være et tilbud for gående og syklende. Utbyggingen vil føre til innkorting av E16 med om lag 1,2 km. Reguleringsplan for strekningen ble vedtatt av Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner 27. juni 2013.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Statens vegvesen har tatt kvalitetssikrers tilråding til følge og tilrår en styringsramme på 1 400 mill. 2014-kroner og en kostnadsramme på 1 555 mill. 2014-kroner. Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens vurderinger. Omregnet til 2015-kroner blir styringsrammen 1 440 mill. kroner og kostnadsrammen 1 600 mill. kroner.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til -1 220 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -1,08.

Den lokalpolitiske behandlingen og trafikkgrunnlaget er omtalt i kapittel 3 og 4 i proposisjonen. Forslag til utbygging og finansiering av prosjektet er behandlet lokalpolitisk i to omganger, høsten 2013 og våren 2014. Sør-Aurdal, Nord-Aurdal, Øystre Slidre og Vestre Slidre kommuner samt Oppland fylkeskommune har vedtatt delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

Finansieringsplan for E16 Bagn–Bjørge

	Mill. 2015-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlige midler	370	730	1 100
Bompenger	340	0	340
Sum	710	730	1 440

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 880 mill. 2013-kroner i statlige midler til prosjektet. Etter den første lokalpolitiske behandlingen høsten 2013 gjorde Samferdselsdepartementet en ny vurdering av prosjektet og gikk inn for å øke den statlige andelen med 120 mill. 2014-kroner, til 1 020 mill. 2014-kroner. Dette lå til grunn ved den lokalpolitiske behandlingen våren 2014.

Kostnadsoverslaget er økt med om lag 50 mill. kroner siden den lokalpolitiske behandlingen. Samferdselsdepartementet går inn for at økningen dekkes med statlige midler og legger etter dette til grunn 1 100 mill. 2015-kroner i statlige midler, fordelt med 370 mill. kroner i perioden 2014–2017 og 730 mill. kroner i perioden 2018–2023.

Så langt er det bevilget 91 mill. 2015-kroner til prosjektet, fordelt med 41 mill. kroner i 2014 og 50 mill. kroner i 2015.

Når strekningen E16 Bagn–Bjørge åpnes for trafikk, legges det opp til å etablere automatiske bomstasjoner med toveis innkreving på ny E16 og eksisterende E16 ved Bangskleive. Samtidig avsluttes eksisterende innkreving i bomstasjonen ved Koparvike, på strekningen Fønhus–Bagn. Inntektene fra de nye bomstasjonene skal finansiere forutsatt bompenggebidrag til prosjektet Bagn–Bjørge samt resterende gjeld knyttet til prosjektet Fønhus–Bagn.

Bompengetakster og forutsetninger ellers for finansieringsplanen framgår av kapittel 5 i proposisjonen. Innkrevingsperioden er regnet til om lag 15 år.

Brutto bompengeinntekter er beregnet til om lag 980 mill. kroner, fordelt med 340 mill. kroner til å dekke deler av investeringskostnadene knyttet til prosjektet Bagn–Bjørge, om lag 170 mill. kroner til å dekke resterende gjeld knyttet til prosjektet Fønhus–Bagn, om lag 395 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader og om lag 75 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) legger regjeringen opp til en omorganisering av bompengesektoren til et fåtall selskaper. I tillegg vil regjeringen

innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal komme bilistene til gode i form av lavere takstnivå eller kortere innkrevingsperiode. Det er en forutsetning for rentekompensasjonen at prosjektene legges inn i et av de nye bompengeselskapene så snart disse er etablert.

Bompenggeopplegget er basert på en forutsetning om 6,5 pst. lånerente på lån som ikke allerede er bundet til lavere rente, og faktisk lånerente på lån som det er inngått renteavtale for. Dette er i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Gjennom Prop. 119 S (2013–2014) er det åpnet for at den beregningstekniske renten i en overgangsperiode kan settes lavere, i intervallet mellom 6,5 pst. og renten på 10-års statsobligasjonslån. Det er en forutsetning at det er lokal tilslutning til dette og at den fylkeskommunale garantien opprettholdes.

Gjennom sitt vedtak i fylkestinget 29. april 2014 har Oppland fylkeskommune vedtatt å stille selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets låneopptak. Maksimal lånegjeld er beregnet til om lag 805 mill. 2015-kroner, jf. kap. 6 i proposisjonen. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil fem år.

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E16 Bagn–Bjørge i Oppland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de vilkårene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Eigil Knutsen, Sverre Myrli, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folke-

parti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Siri Engesæth, viser til at strekningen Bagn–Bjørgo er andre etappe av prosjektet Fønhus–Bjørgo på E16 i Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner. Første etappe mellom Fønhus og Bagn ble åpnet for trafikk i desember 2014. Andre etappe fra Bagn i Sør-Aurdal til Bjørgo i Nord-Aurdal har i dag for dårlig standard, og det er nødvendig med ny veg. Med det skisserte forslaget vil det bygges ny veg på strekningen, inkludert 4,3 kilometer tunnel, og når den nye vegen står ferdig, blir det en forkortelse av vegen mellom Bagn og Bjørgo.

Komiteen viser til de betydelige investeringene som er foretatt på E16 de senere årene, og vil påpeke at ny veg mellom Bagn og Bjørgo bidrar til å gjøre E16 til en bedre og tryggere veg mellom Østlandet og Vestlandet. Komiteen understreker viktigheten av å videreføre satsingen på E16 mellom Sandvika og Bergen.

Komiteen viser til at E16 Bagn–Bjørgo skal delvis bompengefinansieres, som også er tilfelle for E16 Fønhus–Bagn. Det skisserte bompengeprobleget er godkjent både av Oppland fylkeskommune og av Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner. Komiteen vil videre vise til at det er enighet om at når vegen mellom Bagn og Bjørgo står ferdig, skal dagens bom ved Koparvike mellom Fønhus og Bagn flyttes til Bagnskleive ved kommunegrensa mellom Sør-Aurdal og Nord-Aurdal.

Komiteen vil på generelt grunnlag understreke at det er viktig å få mest mulig veg for pengene. Komiteen er positiv til å se på fornuftige endringer og justeringer av den beregningstekniske renten for bompengelån, og er derfor også positiv til at det kan benyttes en lavere beregningsteknisk rente på E16 Bagn–Bjørgo, dersom staten og lokale myndigheter kommer til enighet om det.

Komiteen vil videre understreke viktigheten av god framdrift på E16 Bagn–Bjørgo, og legger til grunn at vegen kan åpnes for trafikk i 2020, som redegjort for i proposisjonen.

Komiteen vil på generelt grunnlag, som et ledd i arbeidet med å få mest mulig veg for pengene, uttale at det for kommende vegutbygginger der det er hensiktsmessig, bør vurderes å bygge smal firefelts veg, slik det er gjort på E16 i Akershus og Hedmark, i stedet for to-/trefelts veg.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er tilfreds med at bomsat-

sene på strekningen Bagn–Bjørgo er redusert som følge av økte statlige bevilgninger. Disse medlemmer er videre positive til å se på fornuftige endringer og justeringer av den beregningstekniske renten og rentekompensasjon for bompengelån, og er derfor også positive til at det kan benyttes en lavere beregningsteknisk rente på E16 Bagn–Bjørgo, dersom staten og lokale myndigheter kommer til enighet om det. Disse medlemmer mener at effektene av denne endringen skal komme bilistene til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere nedbetalingstid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti viser til at det har vært lokale diskusjoner knyttet til denne veitbyggingen rundt forhold som påvirkes av rentenivået. Et gunstigere rentenivå kan i store trekk føre til tre ulike fordeler: lavere bompengpris per passering, raskere nedbetaling av bompenggjeld eller ytterligere satsing på infrastruktur. Disse medlemmer vil på generelt grunnlag bemerke at det i denne sammenhengen er viktig å komme fram til løsninger som har god forankring blant dem som er mest berørt av bompengeprojektet.

Komiteen har ingen ytterligere merknader, og slutter seg til det framlagte forslaget.

Komiteens tilråding

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

vedtak:

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E16 Bagn–Bjørgo innenfor en kostnadsramme på 1 600 mill. kroner.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E16 på strekningen Bagn–Bjørgo i Oppland. Vilklårene framgår av Prop. 140 S (2014–2015).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsette takster basert på lavere beregningsteknisk rente, gitt lokalpolitisk tilslutning og i tråd med føringene i Prop. 140 S (2014–2015).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. oktober 2015

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Sverre Myrli

ordfører

