



Innst. 396 S

(2015–2016)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 131 S (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bompengefinansiering av E6 på strekningen Kolomoen–Moelv i Hedmark

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om bompengefinansiering av E6 på strekningen Kolomoen–Moelv. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Prosjektet omfatter sammenhengende utbygging av 42,7 km firefelts veg med standard bredde og fysiske midtdele på hele strekningen. Det tas utgangspunkt i dagens veg som utvikles til firefelts veg.

Prosjektet er i Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei definert i oppstartsporteføljen til Nye Veier AS.

Nye Veier AS har besluttet at strekningen E6 Kolomoen–Moelv er en av de første delstrekningene som bygges ut. Lokalpolitiske vedtak er allerede fattet og prosjektet er klart for utbygging. Hele strekningen Kolomoen–Moelv planlegges åpnet for trafikk i 2021.

Strekningen går gjennom kommunene Stange, Hamar og Ringsaker i Hedmark fylke. Strekingen Kolomoen–Moelv er i dag vel 42,7 km lang og har i hovedsak standard som avkjørselsfri tofelts veg, med enkelte trefeltsstrekninger.

I perioden 2007–2014 har det vært en trafikkvekst på 10,3 pst. i tellepunktet ved Brumunddal, dvs. en gjennomsnittlig trafikkvekst på 1,4 pst. per år. Det har vært størst årlig trafikkvekst fra 2012.

Strekningen har svært mange alvorlige ulykker. Siden 2005 er 17 personer drept i trafikkulykker på

E6 mellom Kolomoen og Moelv. 12 av disse ulykkene, dvs. 70 pst., var møteulykker.

Det er lagt til grunn fartsgrense 110 km/t på hele strekningen unntatt mellom kryssene ved Kåterud og Vien der det er forutsatt fartsgrense 100 km/t. På strekningen Kåterud–Arnkvern–Nydal er det søkt fravik for å kunne få fartsgrense 110 km/t.

I prosjektet inngår en rekke støyttiltak, vilttiltak og lokale trafikksikkerhetstiltak.

Vegutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS regulerer omfanget av utbyggingsprosjektet.

Reguleringsplan for strekningen Kolomoen–Kåterud i Stange kommune ble vedtatt i Stange kommunestyre 24. oktober 2012. Strekingen Kåterud–Arnkvern i Hamar kommune ble vedtatt i Hamar kommunestyre 17. februar 2016. Strekingen Arnkvern–Moelv i Ringsaker kommune har vært delt i tre reguleringsplaner som har blitt vedtatt i Ringsaker kommunestyre 12. desember 2012, 19. juni 2013 og 7. mars 2014.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslag.

I vegutbyggingsavtalen for prosjektet som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, har partene avtalt at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme på 9 530 mill. 2016-kroner. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad (P50) på 8 586 mill. 2016-kroner og lagt til et risikopåslag på 11 pst.

Nytteberegningene i Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei viser strekingene Kolomoen–Brumunddal og Brumunddal–Moelv som to av de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme strekingene å bygge ut i Nye Veiers portefølje.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E6 Kolomoen–Moelv omfatter statlige midler over kap. 1321 post 70 Tilskudd utbyggingselskapet for veg, samt bompenger.

ger. Bompengandelen utgjør 52 pst. Finansieringsplan er basert på forventet utbyggingskostnad og vist i tabell nedenfor.

Finansieringsplan for E6 Kolomoen–Moelv

	2014–2015	Etter 2015	Sum
Statens vegvesen			
1320.30	43		43
Nye veier			
1321.70		4 063	4 063
Bompenger	125	4 355	4 480
Sum	168	8 418	8 586

Statlige midler/Nye Veier

Ettersom utbyggingen skal skje i regi av Nye Veier AS, forutsetter Samferdselsdepartementet at statlig bidrag bevilges over kap. 1321 post 70 Tilskudd utbyggingselskapet for veg.

Bompengeselskapet er gitt mulighet til å forskutere inntil 130 mill. kroner til planlegging av prosjektet. Midlene tilbakebetales med bompenger etter at innkrevningen på strekningen Kolomoen–Moelv har startet opp.

Bompengeplegg

Det er forutsatt fire bomstasjoner på strekningen. For å unngå for stor trafikklekkasje til parallelle sideveger er det forutsatt to bomstasjoner på fv. 84. Takstene er basert på lik takst per km for alle delstrekninger. Det gis 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke for kjøretøy i takstgruppe 1 og ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det forutsettes at takstene blir justert med konsumprisindeksen.

Eventuelle kostnadsøkninger over forventet kostnad (P50) ut over prisstigning skal dekkes med statlige midler innenfor ramme til Nye Veier AS og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor prosjektets avtalte kostnad. Kostnadsreduksjoner fordeles på samme måte.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet legger stor vekt på å videreføre utbyggingen av E6 som møtefri veg nordover fra Kolomoen. Det er særlig viktig å bedre trafiksikkerheten.

Samferdselsdepartementet viser til at det som hovedregel ikke skal etableres bomsnitt på sideveger/avlastet vegnett. Med mye lokaltrafikk og

mange lokalveger vil det meste av trafikkavvisningen som følger av bompengene medføre økt trafikk på lokalvegene. Bakgrunnen for plassering av bomsnitt på lokalvegene er ønske om å redusere denne effekten.

I tråd med etablert praksis skal forutsetningene for innkrevningsopplegget være nøkterne og gi en robust finansieringsplan. Dette gjelder fortsatt.

Samferdselsdepartementet slutter seg til bompengeplegget slik det fremgår av proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Tone-Helen Toften og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Hege Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen legger frem forslag om bompengefinansiering for E6 på strekningen Kolomoen–Moelv. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Komiteen viser til at Nye Veier ble opprettet 1. januar 2016 som et nytt statlig infrastrukturselskap, med mandat til å se på nye løsninger og hvordan man for fremtiden kan bygge infrastruktur på en rimeligere og mer effektiv måte. Komiteen viser til at strekningen E6 Kolomoen–Moelv er del av strekningen E6 Kolomoen–Ensby, og er én av fire strekninger som er lagt inn i selskapets portefølje.

Nye Veier AS har prioritert utbyggingsrekkefølge for disse prosjektene, og denne strekningen er en av de høyest prioriterte.

Komiteen viser til at strekningen E6 Kolomoen–Brumunddal er prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP).

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser til at prosjektet er fullfinansiert i planperioden, noe som indikerer en oppstart helt mot slutten av planperioden. Flertallet merker seg videre at prosjektet som fremmes i proposisjonen, er utvidet frem til Moelv. Flertallet merker seg at strekningen planlegges åpnet for trafikk i 2021, og at det medfører at et lengre prosjekt enn planlagt i NTP nå vil kunne åpnes før det var planlagt oppstartet i gjeldende NTP. Flertallet er svært fornøyd med at strekningen dermed er betydelig fremskyndet.

Komiteen viser til at strekningen er ferdig regulert i gjeldende kommuner og fylket. Dette gjør at utbyggingen av strekningen raskt kan igangsettes av Nye Veier AS.

Komiteen viser til at strekningen er 42,7 km lang og går igjennom kommunene Stange, Hamar og Ringsaker i Hedmark fylke. Alle kommunene og Hedmark fylkeskommune har behandlet forslaget til bompengefinansiering og har sluttet seg til dette.

Komiteen viser til at strekningen er svært trafikkert og er en viktig hovedferdselsåre nordover mot Trondheim, som knytter Sør- og Østlandet sammen med Midt- og Nord-Norge. Strekningen består av mye nærings- og godstrafikk som vil ha stor glede av at kapasiteten og effektiviteten på strekningen nå økes.

Videre viser komiteen til at en utbygging av strekningen også vil være viktig for å styrke både transport- og samfunnssikkerhet. Slik strekningen ligger i dag med to felt og midtdele, har den tidvis vært utfordrende for blålysetatene og utrykningskjøretøy. Komiteen ser med glede frem til at dette nå utbedres. Komiteen viser til at det er lagt til grunn sammenhengende firefelts standard på hele strekningen. Komiteen merker seg at det planlegges fartsgrense 110 km/t på hele strekningen, unntatt mellom kryssene ved Kåterud og Vien. Komiteen mener det er en fordel å ha en enhetlig fartsgrense på hele strekningen og vil be departementet i samråd med Nye Veier AS om å foreta en ny vurdering av dette.

Videre viser komiteen til proposisjonens bompengepoeplegg, og slutter seg til dette.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser videre

til Innst. 2 S (2015–2016), vedtak 71, der det blant annet står:

«Regjeringen bes snarest mulig og senest i statsbudsjettet for 2017 vurdere andre alternative innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkreivingskostnader i tråd med intensjonen i bompengereformen. Grunnlaget for å redusere beregningsteknisk rente og en vurdering av statlige lån til etablerte og nye bompengeprosjekter inngår i vurderingen.»

Flertallet viser videre til at det i de lokalpolitiske vedtakenes punkt 5 kommer klart frem at et eventuelt økt økonomisk handlingsrom ønskes benyttet til lavere takster. Flertallet deler den lokalpolitiske innstillingen, og mener at et eventuelt økt handlingsrom på prosjektet må komme bilistene til gode gjennom reduserte bomtakster eller raskere nedbetalingstid.

Komiteen merker seg Samferdselsdepartementets vurdering av at det som hovedregel ikke skal etableres bom på sideveiene. Komiteen vil således oppfordre til at man i størst mulig grad unngår plassering av bomstasjoner på sideveier, slik det er omtalt i proposisjonen. Komiteen vil derfor be departementet i lys av muligheten for reduserte bompengesatser ved en lavere beregningsteknisk rente, vurdere om tiltak på sideveiene heller bør gjennomføres i etterkant, dersom trafikklekkasjen blir større enn forventet.

Videre viser komiteen til at det er lagt til grunn en lånerente på 5,5 pst. for finansiering. Komiteen merker seg departementets forslag til romertallsvedtak 2 i proposisjonen, der departementet gis fullmakt til å forhandle med bompengeselskapet om finansieringsordningen. Komiteen presiserer viktigheten av at det forhandles om lavest mulig rente slik at bomtakstene blir så lave som mulig, og viser til at bompengereformen med færre og større bompengeselskaper kan styrke bompengeselskapets forhandlingsposisjon.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det nyopprettede veiselskapet Nye Veier AS har som mål blant annet å bidra til en mer helhetlig utbygging av trafikksikre riksveger og større kostnadseffektivitet ved utbyggingen av infrastruktur.

Komiteen viser til at kostnadsutviklingen ved bygging av infrastruktur er høy, og at det er viktig å finne løsninger for å redusere denne.

Komiteen merker seg at det i prosjektet er lagt opp til 11 store kryss, hvorav 5 forbi Hamar. Det er stilt spørsmål ved om alle er nødvendige, blant annet fra Nye Veier AS etter at selskapet overtok prosjektet

ved årsskiftet. Komiteen vil vise til at færre kryss både kan gi en mer oversiktlig motorvei, lavere kostnader og reduserte naturinngrep ved bygging. Komiteen mener at prosjektbeskrivelsen som er gitt i denne proposisjonen, ikke skal være til hinder for at Nye Veier AS i samråd med Samferdselsdepartementet og lokale myndigheter kan se på muligheten for å redusere antall kryss, dersom det kan gi et bedre og mer kostnadseffektivt prosjekt.

Komiteen viser også til at Nye Veier AS har søkt fravik på strekningen Kåterud–Arnkvern–Nydal for å kunne få fartsgrense 110 km/t på hele strekningen. Komiteen viser videre til at statsråden etter at proposisjonen er fremlagt har opplyst Stortinget om at Nye Veier AS nå opplyser at de har fått nødvendige dispensasjoner, og komiteen ser positivt på at man med dette får en enhetlig og tilpasset fartsgrense på hele strekningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet mener videre at det i dette prosjektet bør kunne legges en rentesikkerhet til grunn som er mer i tråd med det som kan forventes i denne type prosjekt. Ut fra dagens markedssituasjon vil en beregningsteknisk rente på 5,5 pst. virke unødvendig høyt selv når en samlet risikovurdering legges til grunn. Disse medlemmer mener totaliteten i finansieringsplanen vil være tilstrekkelig robust selv med en lavere beregningsteknisk rente.

Disse medlemmer vil peke på at dersom det legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente, kan det åpnes for lavere takster, kortere nedbetalings- tid, eller en utvidelse av prosjektet, noe som vil gi mer vei for pengene. I dette prosjektet kan det også være hensiktsmessig å se på den belastningen som bompunktene på sideveiene (fv. 84) medfører. Disse medlemmer viser til lokalpolitiske vedtak i Hedmark og Akershus fylkeskommune og kommunene Stange, Hamar og Ringsaker. Samtlige vedtak fra det lokalpolitiske nivået uttaler at dersom økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i finansieringsanalysen, forutsettes det at takstene ved oppstart av innkrevningen for E6 Kolomoen–Moelv kan settes lavere enn det som er beregnet i finansieringsanalysen med lånerente 5,5 pst. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen tar til.

Komiteen legger til grunn at det oppnås enighet med lokale myndigheter om hvordan eventuelle ekstra midler som følge av lavere rentesats kan disponeres optimalt. Komiteen vil derfor be departementet, i samarbeid med Nye Veier AS, vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningstek-

nisk rente i prosjektet E6 Kolomoen–Moelv. Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS, vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente med en tilstrekkelig risikoprofil i utbyggingsprosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Hedmark.

Stortinget legger til grunn at det oppnås enighet med lokale myndigheter om hvordan ekstra midler som følge av lavere rentesats kan disponeres, herunder eksempelvis lavere bompengesatser, utvidelse av prosjektet, planleggingsmidler eller redusert innkrevingsperiode.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Fremskrittspartiet før stortingsvalget i 2013 garanterte å fjerne bompengene på norske veier. Disse medlemmer merker seg at regjeringens forslag i Prop. 131 S (2015–2016) Bompengefinansiering av E6 på strekningen Kolomoen–Moelv i Hedmark, innebærer en bompengandel for strekningen på 52 pst, totalt 4 480 mill. kroner. Disse medlemmer merker seg at Fremskrittspartiet ikke lenger vedstår seg valgløfte fra 2013, og at partiet har endret standpunkt i spørsmålet om bompenger. Disse medlemmer vil understreke at den mest effektive måten å få ned bompengandelen i veiprojekt på, er å øke den direkte statlige bevilgningsandelen til veiprojekter, noe regjeringen har full mulighet til. Dette gjelder også i spørsmålet om bombelastning på sideveier, i dette tilfellet fylkesvei 84.

Disse medlemmer merker seg at kostnadene ved bygging av vei har en uforholdsmessig høy kostnadsstigning. Disse medlemmer er bekymret for den relativt store kostnadsøkningen i dette prosjektet, og i andre veiprojekter for øvrig. Disse medlemmer imøteser tiltak for å få kostnadene ned.

Disse medlemmer viser til at Prop. 131 S (2015–2016) fra regjeringen understreker viktigheten av E6 mellom Oslo og Trondheim som en av landets hovedferdselsårer mellom nord og sør. Proposisjonen henviser videre til Meld. St. 26 (2012–2013) som igjen understreker det samme:

«I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 fremhever regjeringen betydningen av å utvikle E6 som en av de viktigste transportårene i landet. I stortingsmeldingen legges det derfor stor vekt på å videreføre utbyggingen av E6 som møtefri veg nordover fra Kolomoen. Det er særlig viktig å bedre trafikkikkerheten fordi store deler av de eksisterende tofelts strekningene mellom Oslo og Trondheim har lav sikkerhet.»

Disse medlemmer mener regjeringens presisering av viktigheten av å forbedre hele strekningen E6 Oslo–Trondheim viser betydningen av å også utbedre strekningen E6 Ulsberg–Melhus i Sør-Trøndelag så raskt som mulig, og senest innen 2023 slik Høyre og Fremskrittspartiet har lovet, da denne strekningen har lav sikkerhet. Disse medlemmer ber derfor regjeringen følge opp egne og lokalpolitiske prioriteringer i Nord- og Sør-Trøndelag og å prioritere E6 sør for Trondheim.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet syner til at det på fylkesveg 84, Bergshøgda og Snarud, er planlagt bomstasjonar. Denne medlemen meiner denne fylkesvegen på desse parsellane i all hovudsak vil ha lokaltrafikk, og ein bomstasjon vil ha liten trafikkavvisande effekt. Denne medlemen syner òg til at ein ved tidlegare utbyggingar av E6 i Hedmark har friteke liknande sideveggar for bompengar, til dømes Stange Sør, som vart bygd ut under den raud-grøne regjeringa. Denne medlemen minner òg om at Fremskrittspartiet tidlegare har vore motstandarar av bompengar på sideveggar. Denne medlemen fremjar fylgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa syte for at bomstasjonane på fv. 84 ved Snarud og Bergshøgda ikkje vert bygd.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa syte for at bomstasjonane på fv. 84 ved Snarud og Bergshøgda ikkje vert bygd.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

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 Kolomoen–Moelv i Hedmark. Villkårene fremgår av denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegerer til Vegdirektoratet og Nye Veier.

III

Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS, vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente med en tilstrekkelig risikoprofil i utbyggingsprosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Hedmark.

Stortinget legger til grunn at det oppnås enighet med lokale myndigheter om hvordan ekstra midler som følge av lavere rentesats kan disponeres, herunder eksempelvis lavere bompengesatser, utvidelse av prosjektet, planleggingsmidler eller redusert innkrevingsperiode.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. juni 2016

Nikolai Astrup
leder

Hege Jensen
ordfører

