



Innst. 471 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 133 S (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av prosjekt og tiltak på fv. 714 Stokkhaugen–Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2

Til Stortinget

Sammendrag

Som det går fram av Prop. 182 S (2012–2013), utarbeidde Hitra, Frøya og Snillfjord kommunar og Sør-Trøndelag fylkeskommune i 2009 ein plan for delvis bompengefinansiert utbygging av delar av fv. 714 mellom Stokkhaugen og Sunde. Trinn 1 er delvis opna, delvis under ferdigstilling. Trinn 2 blir lagt fram i denne proposisjon.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, samfunnsøkonomisk analyse, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag for trinn 2. Ved den lokalpolitiske handsaminga av prosjektet vart det lagt til grunn eit samla kostnads-overslag (styringsramme) for utbygginga på 1 667 mill. 2017-kroner. Ekstern kvalitetssikrar tilrår ei styringsramme på 1 650 mill. 2016-kroner og ei kostnadsramme på 1 840 mill. 2016-kroner. I samråd med Sør-Trøndelag fylkeskommune blir resultatet frå den eksterne kvalitetssikringa lagt til grunn for utbyggings- og finansieringsopplegget for prosjektet. Rekna om til 2017-prisnivå gjev dette ei styringsramme på 1 691 mill. kroner og ei kostnadsramme på 1 886 mill. kroner.

Prosjektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte er rekna til om lag -190 mill. 2017-kroner. Netto nytte pr. budsjettkrone er rekna til -0,3. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,1.

Forslag til opplegg for utbygging og finansiering av prosjekt og tiltak på fv. 714 Stokkhaugen–Sunde, trinn 2, blei handsama av aktuelle kommunar og Sør-Trøndelag fylkeskommune i juni 2016.

Finansieringa av trinn 2 er basert på bompengar og fylkeskommunale midlar.

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn at 44 pst. av utbyggingskostnadene blir finansierte med fylkeskommunale midlar. Med utgangspunkt i ei styringsramme for prosjektet på 1 691 mill. 2017-kroner, blir samla fylkeskommunalt bidrag 744 mill. kroner. Av dette har fylkeskommunen alt løyvd 252 mill. kroner.

Det er lagt opp til at prosjekta i trinn 2 blir delfinansierte med bompengar ved å vidareføre eksisterande innkrevjing i bomstasjonane på Valslag og ved Våvatnet etter at trinn 1 er nedbetalt i 2018. Det er lagt til grunn innkrevjing i om lag 15 år, frå 2019 til 2033.

For at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 15 år, er det rekna ut at gjennomsnittleg inntekt pr. passering må vere på 75 kroner i bomstasjonen på Valslag og 58 kroner i bomstasjonen ved Våvatnet. Brutto bompengainntekter i 2017-kroner er rekna til om lag 1 300 mill. kroner. Av dette er 947 mill. kroner føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 260 mill. kroner til å dekkje finansieringskostnader og om lag 90 mill. kroner til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Fylkestinget i Sør-Trøndelag har vedteke å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit bompengelån på maksimalt 1 018,1 mill. kroner til finansieringa av prosjektet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Anne Odenmarck, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André 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 Prop. 133 S (2016–2017) innebærer forslag om finansiering av prosjekt og tiltak på fv. 714 mellom Stokkhaugen i Orkdal kommune og Sunde i Snillfjord kommune i Sør-Trøndelag. Gjennom behandling av Prop. 182 S (2012–2013) sluttet Stortinget seg til finansieringsopplegget for trinn 1 av den planlagte utbyggingen, jf. Innst. 39 S (2013–2014). Trinn 1 vil etter planen være nedbetalt i 2018, og komiteen slutter seg herved til forslaget til finansiering av trinn 2 i utbyggingen og utbedringen av fv. 714 mellom Stokkhaugen og Sunde i Sør-Trøndelag.

Komiteen viser til at fv. 714 er hovedveien ut til øyregionen i Sør-Trøndelag. Veien er svært viktig for eksporten av varer ut av fylket. Dette gjelder hovedsakelig oppdrettsnæringen i fylket, som i stor grad er lokalisert i øyregionen. Denne næringen benytter seg av fv. 714 «Lakseveien» hver dag, og Lakseveien er derfor svært viktig for å få varer trygt og raskt frem fra produksjonsområder og videre ut til kunder både i inn- og utland.

Komiteen viser til at fv. 714 Laksevegen mellom Stokkhaugen i Orkdal kommune og Sunde i Snillfjord kommune har lav standard, og strekningen er overrepresentert med utforkjøringer sammenlignet med andre fylkesveier i Sør-Trøndelag. Veien er stedvis smal og ulykkesbelastningen er høy.

Komiteen har merket seg at den utarbeidede planen fra 2009 fra Hitra, Frøya og Snillfjord kommuner, samt fra Sør-Trøndelag fylkeskommune for delvis utbygging av fv. 714 mellom Stokkhaugen i Orkdal kommune og Sunde i Snillfjord kommune omfattet ti delprosjekt, hvor syv delprosjekt opprinnelig inngikk i trinn 1, og tre delprosjekt inngikk i trinn 2. Ved behandling av Prop. 182 S (2012–2013) ble delprosjekt tre «Valslagtunnelen med tilhørende veg» finansiert med statlige tilskudd fra post 62 Skredsikring fylkesveier og således tatt ut av bompengeprojektet.

Komiteen er også kjent med at det er foretatt revidering av framdriftsplanen for gjennomføring av delprosjektene i trinn 1 og 2 sammenlignet med opprinnelig plan fra 2009, ved at noen delprosjekter er slått sammen og både framskyndet og utsatt i tid.

Komiteen viser til at forslag om finansiering av tiltak og prosjekt på fv. 714 Laksevegen, trinn 2 derfor omfatter følgende delprosjekt:

- Delprosjekt 7/9 Ny veg utenom Krokstadøra inkl. bruer over Snilldalselva og Bergselva samt Ålitunnelen.
- Delprosjekt 8 Kryssing av Åstfjorden med bru og tunnel Tjørna–Mjønesaunet, og tunnel under Mjøneshaugen.
- Delprosjekt 10 Våvasstunnelen inkl. ytre bru med tilhørende veier.

Komiteen viser til at det er grunn til å anta at markedsrente eller binding av rentenivået vil gi en lavere faktisk rente enn den beregningstekniske renten på 5,5/6,5 pst. Et gunstigere rentenivå kan i store trekk føre til tre ulike fordeler: lavere bompengpris pr. passering, raskere nedbetaling av bompenggjeld eller ytterligere satsing på infrastruktur. Komiteen 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 i denne sammenheng merket seg at de lokalpolitiske vedtakene fra fylkeskommunen og kommunene åpner opp for å ta inn prosjekter fra marginallisten hvis økonomien tilsier det, og at delprosjekt 8 skal gis prioritet foran delprosjekt 7.

Komiteen har merket seg at det legges til grunn en styringsramme på 1 691 mill. kroner og en kostnadsramme på 1 886 mill. kroner. I tråd med lokalpolitiske vedtak finansieres 44 pst. av utbyggingskostnadene med fylkeskommunale midler, og de resterende med bompenger ved å videreføre eksisterende innkreving i bomstasjonene på Valslag og ved Våvatnet etter at trinn 1 er nedbetalt i 2018. Det er lagt til grunn innkreving i 15 år, fra 2019 til 2033, og det settes et tak på 40 passeringer pr. måned for kjøretøy i takstgruppe 1.

Komiteen legger til grunn at bompengetakstene kan settes lavere, basert på markedsrente eller binding av renten, og mener dette er en mulighet fylkeskommunen kan gjøre seg nytte av dersom det er et lokalt ønske om det.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil videre fremheve at bompengereformen og den vedtatte kompensasjonsordningen skal komme bilistene til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere nedbetalingstid.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjekt og til-

tak på fv. 714 Stokkhaugen–Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2. Vilråa går fram av denne proposisjonen.

2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett i denne proposisjonen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. juni 2017

Nikolai Astrup

leder

Karianne O. Tung

ordfører

