



STORTINGET

Innst. 298 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 81 S (2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim–Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim–Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 42 km firefelts veg med fartsgrense 110 km/t.

Prosjektet er en del av KVU/KS1 for E6 Trondheim–Steinkjer. Prosjektet består av to delstrekninger. E6 Ranheim–Værnes er utbygging av firefelts motorveg med to-løps tunneler i stor grad som utvidelse av eksisterende trasé med fartsgrense 110 km/t. E6 Kvithamar–Åsen er planlagt utbygd til firefelts motorveg med to-løps tunneler med fartsgrense 110 km/t i ny trasé.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning, og Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Proposisjonen omfatter strekningen fra Ranheim til Åsen, som planlegges bygget ut med første delåpning i 2021/2022.

Strekningen Ranheim–Værnes er 24 km lang med fartsgrense 80 og 90 km/t. Det er tre tofelts tunneler med til sammen 7,2 km lengde og fartsgrense 80 km/t. I dagsonene mellom tunnelene er det to- og trefelts veg hovedsakelig med midtdeler og fartsgrense 90 km/t.

I perioden 2007–2017 var det 11 ulykker med hardt skadde eller drepte. Fem personer ble drept og seks ble hardt skadd i disse ulykkene.

Med økende trafikkmengder har utfordringene med stengt veg på grunn av ulike hendelser vært et tiltakende problem. Ved stenging blir trafikken ledet ned på fv. 950 gjennom tett befolkede områder i Malvik, noe som fører til store utfordringer for framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.

Strekningen E6 Kvithamar–Åsen er i dag ca. 23 km lang og er i hovedsak en relativt smal tofelts veg med dårlig kurvatur og mye stigning. Det er mange kryss og avkjørsler på strekningen, og fartsgrensen varierer med innslag av 50, 70 og 80 km/t. Strekningen mangler lokale omkjøringsmuligheter, og er derfor svært sårbar med tanke på samfunnssikkerhet. Eneste reelle omkjøringsmuligheter er via E14 til Sverige eller via Fosen med fergesamband. Begge disse gir svært lange omkjøringslengder og flere timer økt reisetid.

Strekningen er ulykkesbelastet, og i perioden 2007–2017 har det vært 15 ulykker med hardt skadde eller drepte. Fire personer ble drept og 14 ble hardt skadd i disse ulykkene.

Strekningen er behandlet i KVU/KS1 for transportløsning veg/bane Trondheim–Steinkjer (E6 nord). Standardvalgene som ble lagt til grunn, var utbygging av firefelts veg mellom Ranheim og Værnes med fartsgrense 90 km/t og to- og trefelts veg med hastighet på 80/90 km/t på Kvithamar–Åsen. Nye Veier AS vurderer at en slik løsning vil kunne bygges ut med en forventet kostnad på i størrelsesorden 10,4 mrd. kroner.

Anslagene for nytte og kostnad er ikke eksternt kvalitetssikret etter de siste optimaliseringstiltakene og legger ikke til grunn bompengefinansiering.

Reiselengden for de to delstrekningene vil bli redusert fra dagens ca. 47 km til ca. 42 km, en reduksjon på ca. 5 km som i all hovedsak kommer av ny trasé mellom Kvithammar og Åsen. Reisetiden er beregnet til å bli redusert fra dagens 18 minutter til 13 minutter for strekningen Ranheim–Værnes og fra dagens 19 minutter til 10 minutter for strekningen Kvithammar–Åsen.

E6 Ranheim–Værnes er planlagt utbygd til firefelts motorveg med toløps tunneler.

E6 Kvithammar–Åsen er også planlagt regulert til firefelts motorveg med fartsgrense 110 km/t. Planskilte kryss vil bli etablert ved Kvithammar og Åsen. Omtrent halvparten av strekningen vil gå i tunnel, der den lengste tunnelen under Forbordsfjellet er ca. 7,5 km. Dagens E6 vil i framtidig situasjon i stor grad fungere som lokalveg og omkjøringsveg.

Bompengeprojektets samfunnsøkonomiske netto nytte er av Nye Veier AS' eksterne kvalitetssikrer beregnet til om lag 2,02 mrd. 2018-kroner. Netto nytte pr. investert krone (anleggskostnad) er beregnet til 0,19. Uten bompenger er prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte beregnet til om lag 2,3 mrd. kroner. Netto nytte pr. investert krone er tilsvarende beregnet til 0,22.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslag. Den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført høsten 2017 på vegne av Nye Veier AS. Nye Veier har kalkulert prosjektet til å ha en forventet kostnad (P50) på 11 821 mill. kroner i 2018-prisnivå. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad (P50) på 11 457 mill. kroner i 2018-prisnivå.

I tillegg til den ovennevnte kvalitetssikring av kostnadsoverslag har selskapet fått gjennomført eksterne kvalitetssikringer av finansiering, bompengoordning og samfunnsøkonomi. Konklusjonen fra disse kvalitetssikringene er at finansieringen av prosjektet er robust. Kvalitetssikrer har påpekt at det er større usikkerhet knyttet til utbyggingskostnaden i prosjektet enn det som er vanlig på dette stadiet i vegprosjekter. Videre mener kvalitetssikrer at dersom Nye Veier AS skal oppnå en utbyggingskostnad ned mot kvalitetssikrers anslag for forventet kostnad (P50) på om lag 11,4 mrd. kroner (prisnivå 2018), er det nødvendig med stram styring av kostnadsutviklingen i de kommende planfasene og at selskapet lykkes med den planlagte gjennomføringsmodellen og kontraktstrategien.

I proposisjonens kapittel 4 gjøres det rede for den lokalpolitiske behandlingen.

I proposisjonens kapittel 5 gjøres det rede for bompengeprogget.

Slik planene foreligger, vil dette bety følgende plasserte bomsnitt:

1. På ny E6 ved Leistad – like øst for Væretunnelen
2. På ny E6 ved Hell – like øst for Helltunnelen
3. På ny E6 like sør for Forbordsfjelltunnelen

4. På ny E6 mellom kryssene nord og sør for Åsen – like sør for tunnel øst for Åsen sentrum.

Nye Veier AS vil i de kontinuerlige porteføljeprioriteringene avgjøre tidspunkt og rekkefølge på utbyggingen. Det er i de finansielle beregningene lagt til grunn utbygging i årene 2019–2024. Det er videre lagt til grunn start av bompengeskjeving i bomsnittet ved Leistad fra år 2024 og innkreving fra år 2025 i resterende tre bommer.

Bompengeprojektet E6 Trondheim–Værnes er etter planen nedbetalt i 2024.

Årsdøgntrafikken (ÅDT 2016) på E6 varierer fra vel 19 000 kjøretøy like øst for Trondheim til i overkant av 8 600 kjøretøy ved Vuddudalen sør for Åsen sentrum. Det er en forholdsvis høy andel tunge kjøretøy med ca. 17 pst. på strekningen Kvithammar–Åsen og ca. 12 pst. på Ranheim–Værnes.

Finansieringsopplegget for E6 Ranheim–Åsen omfatter statlige midler over kap. 1321 post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg samt bompenger. Bompengandelen utgjør 53,6 pst. Finansieringsplanen er basert på forventet utbyggingskostnad og vist i tabell 6.1 i proposisjonen.

Trøndelag fylkeskommune har fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets låneopptak.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 81 S (2017–2018) Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim–Åsen. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 42 km firefelts veg med fartsgrense 110 km og er en del av KVV/KS1 for E6 Trondheim–Steinkjer.

Komiteen merker seg at prosjektet består av 2 delstrekninger, og at utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier og basere seg på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Proposisjonen legger til grunn at både statlige midler og bompenger skal nyttes til å finansiere prosjektet.

Komiteen merker seg at det foreligger lokalpolitisk tilslutning i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger, samt Trøndelag fylkeskommune, som også har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Saksgrunnlaget er også oversendt kommu-

nene Inderøy, Verdal, Steinkjer og Frosta til orientering, som også har gitt sin tilslutning. Den lokalpolitiske tilslutningen legger som forutsetning at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2017-kroner) de ulike takstene som er definert i saksgrunnlaget fra Nye Veier. Bommene plasseres på hhv. E6 Leistad, E6 Hell, E6 Forbordsfjelltunellen og E6 Åsen.

Videre merker komiteen seg at prosjektet har et kostnadsanslag på 11,4 mrd. kroner (2018), hvorav bompengandelen er på 53 pst., mens de resterende 47 pst. er statens andel.

Komiteen merker seg at reiselengden for de to delstrekningene vil bli redusert fra dagens ca. 47 km til ca. 42 km, og at de prosjektutløsende behov er å styrke en felles bo- og arbeidsmarkedsregion, avhjelpe sårbarhet i trafikksystemet knyttet til rasfare på Langstein og øke kapasitet på bane og veg på strekningen Trondheim–Stjørdal.

Videre merker komiteen seg at det ved utvikling av bompengeprogger er lagt til grunn de føringene som gis i Nasjonal transportplan 2014–2023 om plassering av bomstasjoner. Disse angir at det ved sammenhengende utbygging over lengre avstander bør plasseres flere bomstasjoner på strekningen, og at strekningen deles opp i mindre strekninger. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.

Komiteen merker seg at beregnet årsdøgntrafikk på strekningen varierer fra 19 000 kjøretøy like øst for Trondheim til i overkant av 8 600 kjøretøy ved Vuddudalen sør for Åsen sentrum. Det er ÅDT fra 2016 som danner grunnlaget for beregningsmodellen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, legger til grunn at bompengetakstene kan settes lavere, basert på markedsrente eller binding av renten, slik at det kommer bilistene til gode. Flertallet mener dette er en mulighet fylkeskommuner og kommuner kan gjøre seg nytte av dersom det er et lokalt ønske om det.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til den høye bompengekostnaden gjennom Trøndelag når hele porteføljen til Nye Veier er realisert. Da vil det for personbil koste kr 600,- tur/retur Berkåk–Åsen. Disse medlemmer viser til sitt forslag i Nasjonal transportplan om en utredning av veiprisning, og mener det nå er på tide å utrede alternative løsninger til bompenger.

Videre viser komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet til Trøndelag fylkeskommunes garantiansvar i dette prosjektet på 9,8 mrd. kroner og mener staten selv må stille garanti for riksveger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er bekymret for manglende kapasitet på Trønderbanen under utbyggingen av E6, hvor en i perioder må forvente redusert fremkommelighet. Disse medlemmer viser til tidligere planlegging for en helhetlig og samordnet utbygging samtidig med elektrifisering og utbedring av Trønder- og Meråkerbanen. Det er av stor betydning for utviklingen av Trøndelag at vedtak i Nasjonal transportplan blir igangsatt som lovet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at målet for transportplanleggingen i Norge må være å sikre flest mulig tilgang på best mulige miljøvennlige transportmuligheter. Dette medlem mener at det vil innebære en nedprioritering av nye fire-felts motorveier, som bidrar til økt biltrafikk, økte klimagassutslipp og nedbygging av natur og matjord. Dette medlem mener felleskapets midler i større grad burde gå til å finansiere en opprustning av jernbanen, mer kollektivtrafikk i byene og lyntog mellom de store byene i Norge. Skal vi lykkes med å få gods og persontrafikk over på bane heller enn vei, må vi, slik dette medlem ser det, satse mer på nettopp bane enn nye motorveier. Dette medlem mener at det foreslåtte veiprojektet i denne proposisjonen er et eksempel på nettopp denne typen miljøfiendtlige og lite samfunnsøkonomisk lønnsomme veiprojekter. Dette medlem mener at heller enn en ny fire-felts motorvei med 110 km/t bør den eksisterende veien, med to tre felt utbedres og hovedsakelig følge nåværende trasé. Dette medlem viser til den lokalpolitiske behandlingen og merknader og forslag fra Sosialistisk Venstreparti i forbindelse med de behandlingene.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse den planlagte 4-felts veien mellom Ranheim og Åsen og fremme forslag om et veiprojekt mellom Ranheim og Åsen som hovedsakelig følger dagens trasé, som legger opp til 2–3 felts vei med midtdeler og 90 km/t som fartsgrense.»

Dette medlem viser også til den planlagte utbyggingen av E6 Åsen–Mære. Dette medlem understreker at også denne strekningen bør utbedres med utgangspunkt i traseen som finnes i dag, og ikke bygges som ny firefelts vei, av de samme grunnene som er nevnt for strekningen Ranheim–Åsen.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen stanse den planlagte firefelts veien mellom Ranheim og Åsen og fremme forslag om et veiprojekt mellom Ranheim og Åsen som hovedsakelig følger dagens trasé, som legger opp til to–tre felts vei med midtdeler og 90 km/t som fartsgrense.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

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 Ranheim–Åsen i Trøndelag. Vilkårene fremgår i Prop. 81 S (2017–2018).
2. 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 AS.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. mai 2018

Helge Orten

leder

Kirsti Leitrø

ordfører