



STORTINGET

Innst. 380 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 101 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om gjennomføring av prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt (offentlig-privatsamarbeid). Prosjektet omfatter utbygging av E10 fra Tjeldsund bru i Tjeldsund kommune til Gullesfjordbotn i Kvæfjord kommune, rv. 85 fra Gullesfjordbotn i Kvæfjord kommune til Langvassbukta i Sortland kommune og rv. 83 fra Tjeldsund bru til Fauskevåg i Harstad kommune. I tillegg vil eksisterende E10 fra Fiskefjorden til Kåringen i Lødingen kommune bli utbedret. Før 1. januar 2020 var området på østsiden av Tjeldsund bru en del av Skånland kommune.

Det vises i proposisjonen til at det i Prop. 1 S (2014–2015) ble varslet at regjeringen ville be Statens vegvesen om å starte planleggingen av tre prosjekter for gjennomføring som OPS-prosjekter. I Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei kom regjeringen med et overordnet rammeverk for OPS i transportsektoren. Stortinget sluttet seg til opplegget for gjennomføring av prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet som OPS-prosjekt våren 2017, jf. Prop. 45 S (2016–2017) og Innst. 216 S (2016–2017). Videre sluttet

Stortinget seg til opplegget for gjennomføring av prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i Vestland som OPS-prosjekt sommeren 2018, jf. Prop. 41 S (2017–2018) og Innst. 270 S (2017–2018).

Forslaget i Prop 101 S (2020–2021) er basert på rammeverket i Meld. St. 25 (2014–2015) og videre utvikling av dette gjennom erfaringer fra arbeidet med prosjektene rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet og rv. 555 Sotrasambandet.

Prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta er omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029, side 314–315, og i Prop. 1 S (2018–2019), side 129. I Meld. St. 33 (2016–2017) er det lagt til grunn anleggsstart i første seksårsperiode (2018–2023) under forutsetning av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Kvalitetssikringen har omfattet prosjektstyringsunderlag, overslag for byggekostnader og kostnader for drift og vedlikehold, overslag på betalingsprofil til OPS-selskapet, trafikkgrunnlag og bompengefinansiering. Det opplyses i proposisjonen at KS2-konsulentene og Statens vegvesen i stor grad er enige om utbyggingskostnadene og forutsetningene for gjennomføringen av prosjektet. KS2-konsulentene mener at utbyggingskostnadene bør reduseres med om lag 100 mill. kroner. KS2-konsulentene vurderer nivået på 60 pst. milepælsutbetaling som fornuftig, men mener at nivået bør etterprøves i den videre markedsdialogen. Bompengepropellet vurderes som robust og basert på nøkterne anslag for trafikkutviklingen.

Det er lagt til grunn et kostnadsoverslag på 8 700 mill. kroner i 2018-prisnivå basert på gjennomføring som et tradisjonelt prosjekt. Omregnet til 2021-prisnivå

er dette om lag 9 250 mill. kroner. Av dette utgjør kostnader utenom OPS-kontrakten om lag 860 mill. kroner. Her inngår kostnader til forberedende arbeider som flytting av høyspentlinje, grunnverv og arkeologiske utgravninger, planlagte tiltak på eksisterende veger som skal omklassifiseres og Statens vegvesens prosjektorganisasjon.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet med delvis bompengefinansiering er beregnet til om lag -3,6 mrd. kroner. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til om lag -0,5. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til om lag -4,3 mrd. kroner. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til om lag -0,5 og netto nytte over totale kostnader til om lag -0,6.

Samferdselsdepartementet viser i proposisjonen til at E10/rv. 85 mellom Tjeldsund og Langvassbukta er en del av transportforbindelsen mellom Lofoten, Vesterålen og E6. Vegen er en viktig næringstransportåre, bl.a. for fisketransport. Strekningen har dårlig geometri, bratte stigninger og smal veg. Prosjektet vil knytte regionene Ofoten, Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms tettere sammen, med betydelig reduksjon av kjøretid.

Samferdselsdepartementet opplyser videre at det legges opp til at prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta blir gjennomført som det tredje prosjektet basert på rammeverket for OPS i Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei.

Det vises til proposisjonen for en nærmere gjennomgang av bakgrunnen for og enkelthetene i prosjektet.

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, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Høksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Færevang og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævrå, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop 101 S (2020–2021), hvor regjeringen har lagt fram forslag om gjennomføring av prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt, og at prosjektet omfatter en del av transportforbindelsen mellom Lofoten, Vesterålen og E6. Prosjektet omfatter i tillegg en kort strekning av rv. 83 fra E10 i retning Harstad.

Komiteen anser E10 som en viktig næringstransportåre, bl.a. for fisketransport. Strekningen har dårlig geometri, bratte stigninger og smal veg. Deler av strek-

ningen har redusert fartsgrense på grunn av randbebyggelse. På E10 og rv. 85 mellom Tjeldsund og Langvassbukta varierer årsdøgntrafikken (ÅDT) mellom 1 500 og 2 100 kjøretøy. Andelen tungtrafikk er om lag 15 pst. ÅDT på rv. 83 er om lag 4 500 kjøretøy. Andelen tungtrafikk er om lag 10 pst.

Komiteen registrerer at prosjektet vil føre til at E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn blir kortet inn med om lag 30 km, og at reisetiden på strekningen blir redusert med om lag 39 minutter.

Komiteen registrerer at totalt kostnadsnivå for prosjektet er beregnet til 9 250 mill. kroner, og at samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet med delvis bompengefinansiering er beregnet til om lag -3,6 mrd. kroner. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til om lag -0,5. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,35. Uten bompenger er netto nytte beregnet til om lag -4,3 mrd. kroner. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til om lag -0,5 og netto nytte over totale kostnader til om lag -0,6.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at opplegget for utbygging og finansiering av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark er behandlet av lokale myndigheter, som har gitt sin tilslutning og garantier slik det fremkommer i proposisjonen, inkludert et bompengeprogger med innkreving på både ny og eksisterende veg.

Flertallet viser til at Stortinget har bedt regjeringen vurdere å dele opp prosjektet i flere mindre i stedet for én stor kontrakt, og at Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens tilråding om ikke å dele opp prosjektet, og at den foreslåtte kontraktsmodellen legges til grunn for gjennomføring av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at Statens vegvesen har gjennomført en omfattende markedsdialog over flere år knyttet til dette prosjektet for å sikre en best mulig tilpassing av risikodeling og hevder at tilbakemeldingene fra dialogen er at E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta er et prosjekt som er attraktivt for flere aktører, også norske.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil nok en gang påpeke de åpenbare svakhetene med OPS som metode for utbygging av offentlig infrastruktur. At staten skal sette bort finansiering og utbygging av vegprosjekter til private, for deretter å betale leie for bruk av sine egne veger til private investorer, er en modell som kanskje passer i østeuropeiske land med svak nasjonaløkonomi, men ikke i Norge.

Disse medlemmer mener det ikke finnes en god begrunnelse for bruk av OPS i Norge, ut over partiene på høyresiden sine ideologiske kjepphester. Disse medlemmer peker på at risikofordelingen mellom stat og utbygger i OPS-prosjekter favoriserer store, internasjonale og kapitalsterke kontraktører, mens norske entreprenører enten ikke våger eller ikke har mulighet til å løpe den langsiktige finansielle risikoen som OPS-prosjekter innebærer. Disse medlemmer finner grunn til å advare mot en utvikling som går i retning av at multinasjonale selskaper bygger norsk infrastruktur med utenlandsk arbeidskraft, der Norge taper arbeidsplasser og viktig kompetanse og kun blir sittende igjen med regningen.

Disse medlemmer understreker at det offentlige får bedre finansieringsbetingelser enn private bedrifter, noe som gjør et privat finansieringsopplegg for offentlige vegutbygginger enda vanskeligere å forsvare. Disse medlemmer minner om at de private OPS-selskapene naturlig nok skal ha egen profitt på finansieringsdelen av utbyggingen, noe som er egnet til å fordyre byggeprosjekter. Disse medlemmer viser for øvrig til TØI-rapporten Evaluering av OPS i vegsektoren (890/2007), som konkluderer med at de fordelene som er mulig å oppnå med OPS-modellen, likevel kan realiseres uavhengig av privat finansiering.

Disse medlemmer understreker at OPS-prosjekter også skal også betales av felleskassa og vil binde felleskapets budsjetter over mange år. Disse medlemmer mener det er uheldig at ansvarlige politikere lar seg friste av muligheten til å skyve på budsjettkostnadene, en mulighet som OPS-modellen innbyr til.

Disse medlemmer mener det er bedre at vi bruker pengene på bygging av veger fremfor finurlige finansierings- og avbetalingsmetoder, hvor dessuten betydelige deler av verdiskapingen gjerne forsvinner ut av landet.

Disse medlemmer har merket seg samferdselsministerens advarsel om at en problematisering av OPS-modellen ville kunne innebære en forsinkelse av prosjektet, men påpeker samtidig at prosjektet allerede nå er betydelig forsinket, uavhengig av diskusjon om hvilken utbyggingsmodell som benyttes i prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til dagens garantiordning og den belastningen den gir for fylkeskommunene, og legger til grunn at Stortingets vedtak om statlig bompengegaranti vil gjelde også dette prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti konstaterer at proposisjonen fra regjeringen om gjennomføring av utbyggingen av E10/rv. 85 er fundert på Meld. St. 33 (2016–2017), altså Nasjonal transportplan

2018–2029, med nærmere omtale på sidene 314–315. I denne sammenheng finner disse medlemmer grunn til å påpeke at regjeringspartiet Fremskrittspartiet, den gang med sittende samferdselsminister og finansminister, forutsatte tilslutning til bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Disse medlemmer konstaterer at regjeringens forslag om bompengefinansiering av ny E10/rv. 85 er i tråd med Fremskrittspartiets ønsker og krav. Disse medlemmer legger disse forutsetninger til grunn, og vil således gi sin støtte til utbyggingsprosjektet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er generelt opptatt av at planlegging og bygging av veiprosjekter blir gjennomført raskt og kostnads-effektivt, og at flere aktuelle gjennomføringsstrategier blir benyttet. Derfor er disse medlemmer fornøyd med at Nye Veier AS er etablert, noe som viser at det er mulig å bygge veiene betydelig rimeligere ved å tenke nytt. At OPS er tatt i bruk som et supplement til tradisjonelle gjennomføringsstrategier, er disse medlemmer overbevist om vil bidra til innovasjon og heve kompetansenivået i hele bransjen samt legge til rette for økt fleksibilitet, kvalitet og effektivitet i gjennomføringen av prosjektene.

Disse medlemmer viser til at tidligere gjennomførte OPS-prosjekter har vist gode resultater. Prosjektene blir gjennomført raskere, og det er en stor fordel at kontraktspart tar størsteparten av risikoen knyttet til utbyggingskostnader, tidspunkt for ferdigstilling, drift og vedlikeholdskostnader samt kostnader til finansiering. Det vil også bidra til stor forutsigbarhet med hensyn til drift og vedlikehold i avtaleperioden.

Disse medlemmer merker seg at det legges opp til at en stor del av investeringskostnadene utbetales tidlig i kontraktperioden. Dette reduserer de årlige betalingene etter trafikkåpning og dermed den finansielle risikoen for utbygger. Eventuelle forskjeller i finansieringskostnader er derfor av mindre betydning ved dagens OPS-prosjekter. Disse medlemmer er overrasket over at Arbeiderpartiet ikke tar inn over seg de endringene som er gjort i OPS-modellen, og på autopilot kritiserer OPS som gjennomføringsmodell. Det vitner om at det er Arbeiderpartiet som er opptatt av ideologiske kjepphester og ikke evner å ta i bruk effektive virkemidler for utbygging av viktige veiprosjekter.

Disse medlemmer viser til at Hålogalandsveien organisert som OPS-prosjekt vil gi økt forutsigbarhet for regionen og lokale myndigheter, og er svært tilfreds med at prosjektet Hålogalandsveien med dette nå blir gjennomført.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener

det er viktig å få igangsatt gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta, og viser blant annet til strekningens viktighet for sjømateksperten. Prosjektet vil bety mer vei som er både bedre og tryggere enn dagens, i tillegg til redusert avstand og reisetid i øst-vest retning.

Flertallet vil påpeke at korteste vei i nord-sør retning er via dagens trasé Kanstadbotn–Kåringen og videre til fergen Lødingen–Bognes som knytter E10–E6 i hop. Slik vil det også være etter at Hålogalandsveien er bygget. Dette fergesambandet er Nord-Norges mest trafikkerte samband, og det er derfor svært viktig at dagens trasé Kanstadbotn–Kåringen beholdes som riksvei med oppgradering som en riksvei krever.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot innkreving av bompenger fra bilister og mener investeringer i viktig infrastruktur er et offentlig ansvar som også burde være finansiert av det offentlige. Bompenger er en ekstrabeskatning av bilister som kommer i tillegg til skatter og avgifter de allerede har betalt inn til stat og kommune. Økt belastning fra bompenger er en bekymring for mange vanlige folk, en bekymring disse medlemmer har forståelse for og deler.

Disse medlemmer viser til gjennomslag Fremskrittspartiet har fått siden 2014 for å redusere bompengebelastningen for folk flest over hele landet, sist ved budsjettene med regjeringspartiene om å bruke tolt 2 mrd. kroner i 2021 på å fjerne og redusere bompenger. Disse medlemmer mener videre at det ikke skal vedtas nye bompengefinansieringer som vil øke den samlede bompengegjelden og bompengebelastningen for bilistene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget legger til grunn at prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta finansieres uten bruk av bompenger.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Stortingets vedtak nr. 463 fra 31. mars 2020:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige anbud innen vei, jernbane og farled utformes slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene, forutsatt at dette ikke medfører økte kostnader ved prosjektene, blant annet når det gjelder størrelse på kontraktene, og det må stilles krav til kunnskap om norske forhold, klima og topografi der dette er relevant for oppdraget, samt krav til norske lønns- og arbeidsvilkår og bruk av lærlinger og egne ansatte på byggeplassen.»

Disse medlemmer viser til at norsk anleggsbransje i lengre tid har advart om at offentlige samferdselskontrakter stadig oftere rigges slik at norske bedrifter taper mot utenlandske selskap i anbudsrunderne. For disse medlemmer er det viktig at store infrastrukturprosjekter bidrar til økt norsk verdiskaping og økt norsk kompetanse.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget legger til grunn at prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta finansieres uten bruk av bompenger.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I og IV fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding II og III fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

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

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan inngå en OPS-kontrakt for prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta og gjennomføre arbeidet knyttet til prosjektet i regi av Statens vegvesen, men slik at de samlede statlige forpliktelsene ikke overstiger en ramme på 17 mrd. kroner, innenfor en øvre ramme for investeringer og drift av prosjektet på 18,3 mrd. kroner. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere rammene i senere år.

II

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark. Vilkårene framgår av Prop. 101 S (2020–2021).

III

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen for prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark.

IV

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark blir gjennomført som OPS-prosjekt.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. mai 2021

Helge Orten

leder

Jonny Finstad

ordfører

