



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 56 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av prosjektet fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm i Nord-Trøndelag, justert innkrevjingsopplegg E16 Kongsvinger – Slomarka og auka kostnadsramme E6 Helgeland nord

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 10. februar 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av prosjektet fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm i Steinkjer og Verran kommunar i Nord-Trøndelag.

Fv 17 er hovudvegen mellom Steinkjer og Namsos. Saman med fv 720 knyter fv 17 saman Innherredskommunane og kommunane på Fosen og i Namdalen. Dei to fylkesvegane er derfor viktige for utvikling og verdiskaping i regionen.

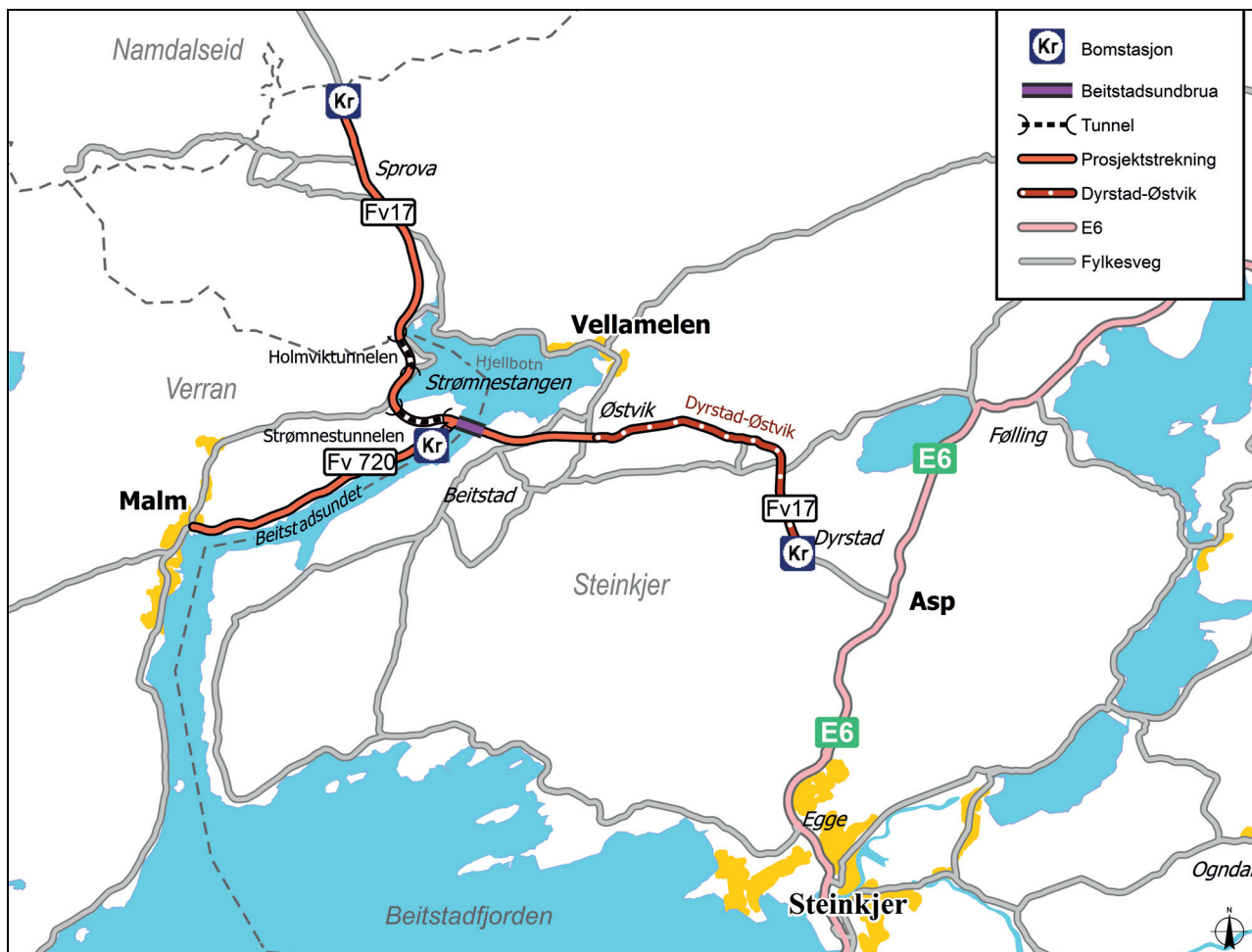
Etter initiativ frå lokale styresmakter er det utarbeidd forslag til utbetring av fv 17 mellom Steinkjer og Namsos og omlegging av fv 720 i ny trasé frå krysset med fv 17 til Malm i Verran kommune. Det er lagt opp til etappevis utbygging med utbetring og ombygging av fv 17 på strekninga Dyrstad – Sprova og omlegging av fv 720 til Malm som første trinn. Trinn 2 vil omfatte tiltak på fv 17 vidare nordover frå Sprova til Namsos. Denne proposisjonen gjeld trinn 1.

Finansieringa av trinn 1 er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar. Det blir lagt opp til anleggsstart i 2017, med opning for trafikk hausten 2019.

2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Dagens fv 17 mellom Dyrstad og Sprova har dårleg standard. På strekninga Dyrstad – Østvik er vegen smal og med mange avkøyrslar. Vidare på nordsida av Hjellbotn er vegen svingete og uoversiktleg. Tungtrafikken på strekninga utgjer 13–16 pst., noko som mellom anna fører til ulemper i tettstaden Vellamelen. Dagens fv 720 frå krysset med fv 17 ved Hjellbotn til Malm har låg standard og manglar tilbod for gåande og syklende. I perioden 2005–2015 vart det registrert 33 ulykker med personskade på fv 17 mellom Dyrstad og Sprova. Av dette var 3 dødsulykker og 8 ulykker med alvorleg personskade. På fv 720 mot Malm vart det registrert 7 ulykker med personskade i den same perioden.

Prosjektet omfattar utbetringar på den om lag 5,6 km lange strekninga av fv 17 frå Dyrstad til Østvik. Frå Østvik til Sprova skal det byggjast 8,8 km ny veg på sørsida av Hjellbotn med bru over Strømnestangen. På denne strekninga skal det byggjast to tunnelar, Strømsnestunnelen og Holmviktunnelen. På fv 720 skal det byggjast 5,8 km ny veg frå krysset med ny fv 17 i Strømnestangen til Malm, jf. figur 2.1.



Figur 2.1 Kart over fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm i Nord-Trøndelag

Ny/utbeta veg på strekninga fv 17 / fv 720 Dyrstad –Sprova – Malm vil gi betre framkomst og trafiktryggleik. Reisetida langs fv 17 vil bli redusert med om lag to minuttar, medan reisetida mellom Asp og Malm vil bli redusert med over åtte minuttar eller om lag 40 pst. I tillegg blir miljøet langs dagens veg betre. Ny fv 17 på sørsida av Hjellbotn vil avlaste Vellamelen sentrum for tungtrafikk.

Det ligg føre godkjende reguleringsplanar for prosjektet med unntak av utbetningsstrekninga Dyrstad – Østvik på fv 17.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag for utbygging av fv 17 / fv 720 Østvik – Sprova – Malm. Utbetring av fv 17 på strekninga Dyrstad – Østvik inngår ikkje i kvalitetssikringa. Ekstern kvalitetssikrar tilrår ei styringsramme for utbygging av fv 17 / fv 720 Østvik – Sprova – Malm på 1 420 mill. 2015-kr. Rekna om til 2017-prisnivå utgjer dette 1 495 mill. kr.

Fylkeskommunen har lagt til grunn ei samla økonomisk ramme på 1 500 mill. 2014-kr, fordelt

med 1 390 mill. kr til bygging av ny veg på strekninga fv 17 / fv 720 Østvik – Sprova – Malm og 110 mill. kr til utbetring av dagens veg på strekninga fv 17 Dyrstad – Østvik. Ekstern kvalitetssikrar tilrår at denne ramme blir sett som øvre ramme for bompengeprojektet. Rekna om til 2017-prisnivå utgjer dette 1 610 mill. kr.

Samferdselsdepartementet legg den fylkeskommunale ramme til ei samla utbygging på 1 610 mill. 2017-kr til grunn. Dette inneber at omfanget av utbetringar på strekninga fv 17 Dyrstad – Østvik må tilpassast den endelege kostnaden for fv 17 / fv 720 Østvik – Sprova – Malm. Dersom kostnaden for fv 17 / fv 720 Østvik – Sprova – Malm aukar opp til den fylkeskommunale ramme, vil finansieringa av eventuelle utbetringar av fv 17 Dyrstad – Østvik heilt ut vere fylkeskommunen sitt ansvar.

Prosjektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte er rekna til om lag – 860 mill. 2017-kr. Netto nytte pr. budsjettkrone er rekna til -1,5.

3 Lokalpolitisk handsaming

Opplegg for utbygging og finansiering av fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm vart handsama av aktuelle kommunar og Nord-Trøndelag fylkeskommune våren 2015. Steinkjer og Verran kommunar handsama saka i møte i kommunestyra høvesvis 25. og 26. mars 2015. Kommunane fatta følgjande likelydande vedtak:

1. [Steinkjer] [Verran] kommune gir tilslutning til at utbyggingen av fv 17/ fv 720 Østvik – Sprova – Malm til en kostnad av 1 390 millioner 2014-kroner og utbedring av vegstrekingen fv 17 Dyrstad – Østvik til 110 millioner 2014-kroner delvis finansieres med bompenger.
2. Det legges til grunn at både det fylkeskommunale finansieringsbidraget og bidraget finansiert med bompenger begge skal utgjøre 750 millioner 2014-kroner fordelt på perioden 2016 – 2019.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger med automatiske bomstasjoner på tre innkrevingspunkter. Innkrevingspunktene lokaliseres på fv 17 i Sprova og fv 17 Dyrstad samt på fv 720 til Malm.
4. Det legges i utgangspunktet til grunn følgende takster (2015-kroner) for personbil på innkrevingspunktene:
 - Dyrstad (fv 17) 19 kr
 - Sprova (fv 17) 32 kr
 - Strømnes (fv 720) 38 kr
 Tunge biler (>3500 kg) betaler tre ganger personbiltakst. Endelige takster fastsettes ca. ½ år før bompengeneinnkrevingen starter opp. Endelige takster legges fram for lokalpolitisk behandling.
5. Takstene skal prisjusteres årlig i henhold til utviklingen i konsumprisindeksen.
6. [Steinkjer] [Verran] kommune anbefaler Nord-Trøndelag fylkeskommune om å søke å få legge til grunn et lavere beregningsteknisk rentenivå som skal gi grunnlag for reduserte takster.
7. Det legges til grunn at trafikanter som betaler med automatisk brikke oppnår 10 prosent rabatt. [Steinkjer] [Verran] kommune ber om at det innføres et passeringstak på 60 passeringer per bomstasjon per kalendermåned.
8. [Steinkjer] [Verran] kommune er innforstått med at innkrevingsperioden i utgangspunktet settes til 15 år. Hvis det skulle oppstå en situasjon hvor bompengeneinntektene svikter og/eller at finansieringskostnadene blir høyere kan perioden med bompenger forlen-

ges med inntil 5 år og/eller realkostene økes med inntil 20 prosent.

9. [Steinkjer] [Verran] kommune gir sin tilslutning til at framlagte kuttliste legges til grunn dersom det blir besluttet å redusere prosjektet på grunn av økning av kostnader ut over det som er finansierbart. Hvis byggekostnadene blir lavere enn forutsatt kan prosjektet utvides i henhold til fastsatt marginaliste.

Nord-Trøndelag fylkeskommune fatta følgjande vedtak i møte i fylkestinget 30. april 2015 (sak nr. 19/15):

1. Nord-Trøndelag fylkeskommune anbefaler at utbyggingen av prosjektet fv 17 / fv 720 Østvik-Sprova-Malm til en kostnad av 1 390 millioner 2014-kroner og 110 millioner 2014-kroner til utbedring av vegstrekingen fv 17 Østvik-Dyrstad delvis finansieres med bompenger.
2. Vi legger til grunn at fylkeskommunen finansierer hele investeringen. Halvparten av investeringskostnadene refunderes av bilistene gjennom bompenger.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger med automatiske bomstasjoner på tre innkrevingspunkter. Innkrevingspunktene lokaliseres på fv 17 i Sprova og fv 17 Dyrstad samt på fv 720 til Malm.
4. Det legges i utgangspunktet til grunn følgende takster (2015-kr) for personbil på innkrevingspunktene:
 - Dyrstad (fv 17) 19 kr
 - Sprova (fv 17) 32 kr
 - Strømnes (fv 720) 38 kr
 Tunge biler (>3500 kg) betaler tre ganger personbiltakst. Endelige takster fastsettes ca. ½ år før bompengeneinnkrevingen starter opp. Endelige takster legges fram for lokalpolitisk behandling.
5. Takstene skal prisjusteres årlig i henhold til utviklingen i konsumprisindeksen.
6. I det videre arbeid med bompengesøknaden ber Nord-Trøndelag fylkeskommune om at det legges til grunn et rentenivå på 5 prosent, som gir grunnlag for å redusere takstene.
7. Det legges til grunn at trafikanter som betaler med automatisk brikke oppnår 10 prosent rabatt, og fylkeskommunen ber om at det innføres et passeringstak på 60 passeringer per bomstasjon per kalendermåned. Det legges også til grunn at intertrafikk i Namdalseid ikke belastes for bompenger i bomsnitt i Sprova.

8. *Fylkeskommunen er innforstått med at innkrevingsperioden i utgangspunktet settes til 15 år. Hvis det skulle oppstå en situasjon hvor bompengeneinntektene svikter og /eller at finansieringskostnadene blir høyere, kan perioden med bompenger forlenges med inntil 5 år og/eller takstene økes med inntil 20 prosent.*
9. *Fylkeskommunen vedtar ei kuttliste innenfor den bestemte investeringsramma dersom det blir besluttet å redusere prosjektet på grunn av en økning av kostnader. Hvis byggekostnadene blir lavere enn forutsatt kan prosjektet utvides i henhold til fastsatt marginalliste.*

Nord-Trøndelag fylkeskommune handsama også saka i møte i fylkesrådet 18. august 2015. Det vart då fatta følgjande vedtak:

For å sikre at bompengesøknaden til Stortinget blir fleksibel nok i henhold til pågående reformer i bompengesektoren, vedtas to endringer i vedtaket i fylkestingsak nr. 19/15 «Bompengesøknad Fv 17-prosjektet – første trinn fv 17 / fv 720 Dyrstad-Sprova-Malm» som ble fattet i 9 punkt 30. april 2015:

1. *Punkt 2 endres fra «Vi legger til grunn at fylkeskommunen finansierer hele investeringen. Halvparten av investeringskostnadene refunderes av bilistene gjennom bompenger.» til «Det legges til grunn at både det fylkeskommunale finansieringsbidraget og bidraget finansiert med bompenger, begge skal utgjøre 750 millioner 2014 kroner.»*
2. *I tillegg føyes til et nytt punkt 10: «Nord-Trøndelag fylkeskommune er villig til å stille garanti for bompengelånet dersom det besluttes at lånet skal forvaltes av et bompengeselskap.»*

For å få bompengesøknaden behandlet av Stortinget våren 2016, følger en stram prosess. Vedtaksendringen fattes før neste fylkesting for å unngå forsinkelser. Dette gjøres med hjemmel i Kommunelovens § 13 om utvidet myndighet i hastesaker. De øvrige vedtakspunktene i fylkestingsak 19/15 forblir uforandret.

4 Trafikkgrunnlag

Trafikken gjennom dei planlagde bomstasjonane er vurdert av Statens vegvesen med bruk av Regional transportmodell (RTM).

Radarteljingar i desember 2014 viste ein årsdøgntrafikk på om lag 4 150 køyretøy langs den sørlege delen av fv 17 og om lag 2 400 køyre-

tøy nord for krysset med fv 720. Langs dagens fv 720 er årsdøgntrafikken rekna til om lag 1 600 køyretøy.

Ved innføring av bompengar må det ventast ein reduksjon i trafikkgrunnlaget, dels fordi nokre trafikantar vil velje andre køyreruter og andre transportmiddel enn bil, og dels fordi nokre vil utelate enkelte reiser.

For samanlikningsåret 2014 er det ved bruk av Regional transportmodell rekna eit trafikkomfang på ny/utbetra fv 17 etter innføring av bompenger som ligg 11–17 pst. lågare enn dagens trafikk. Den høge trafikkavvisinga som modellen gir (21–34 pst. avhengig av strekning), tilseier at framtidig trafikk med bompengar er nøkternt rekna.

Med bakgrunn i dette er det lagt til grunn at med bompengetakstar som føresett i dei lokalpolitiske vedtaka, vil årsdøgntrafikken i 2019 ligge på om lag 3 600 køyretøy gjennom bomstasjonen på fv 17 ved Dyrstad, om lag 2 000 køyretøy gjennom bomstasjonen på fv 17 ved Sprova og om lag 1 400 køyretøy gjennom bomstasjonen på fv 720 ved Strømsnes.

Med utgangspunkt i prognosane som er utarbeidde for Nord-Trøndelag i samband med Nasjonal transportplan 2014–2023, er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1 pst.

5 Finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm omfattar fylkeskommunale midlar og bompengar. I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn at 50 pst. av utbyggingskostnadene blir finansierte med fylkeskommunale midlar og 50 pst. med bompengar. Med utgangspunkt i den økonomiske ramma som fylkeskommunen har lagt til grunn for prosjektet på 1 610 mill. kr 2017-kr, inneber dette eit fylkeskommunalt bidrag på 805 mill. kr og eit bompengebidrag på 805 mill. kr.

Bompengar og bompengelopplegg

Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing av bompengar i tre automatiske bomstasjonar med innkrevjing i begge køyreretningar. To av bomstasjonane er føresett plasserte på eksisterande fv 17 ved høvesvis Dyrstad og Sprova. Den tredje bomstasjonen er føresett plassert på ny fv 720 ved krysset med fv 17 på Strømsnes, jf. figur 2.1.

Ved plassering av bomstasjonane er det lagt vekt på at trafikantbetalinga skal stå i høve til dei fordelane som trafikantane oppnår ved utbyg-

ginga. Det er i tillegg teke omsyn til inndelinga i skolekrinsar. Takstnivået tek omsyn til trafikantnytte ved at dei høgaste takstane er på dei strekningane der fordelane er størst. Det er mogleg å køyre andre vegar enn dei som har bompengeneinnkrevjing, men desse alternative rutene vil vere lengre og ha dårlegare standard.

Gjennom Stortinget si handsaming av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) blei det gitt nye retningslinjer for inndeling i takstgrupper og bruk av rabattordningar. Vidare er det i Prop. 1 S (2016–2017) lagt opp til nye rutinar for fastsetjing av takstar. Takst- og rabattopplegget for dette prosjektet er i tråd med dei nye retningslinjene. Lokale styresmakter er orienterte om dette, og har ikkje bedt om ny handsaming av saka.

For at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 15 år etter trafikkopning, er det rekna ut at gjennomsnittleg inntekt pr. passering må vere på 20,50 kr i bomstasjonen ved Dyrstad, 36,20 kr i bomstasjonen ved Sprova og 39,50 kr ved Strømsnes med dei føresetnadene som elles er lagt til grunn. Basert på dette er det førebels lagt til grunn grunntakstar utan rabatt som vist i tabell 5.1.

Takstgruppe 1 omfattar lette køyretøy med tillett totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1). Som hovudregel skal taksten for takstgruppe 2 (tunge køyretøy ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1) vere det dobbelte av taksten for takstgruppe 1, jf. Prop. 1 S (2016–2017). I dei lokalpolitiske vedtaka er det føresett at takstgruppe 2 skal betale det tredobbelte av takstgruppe 1. Sidan køyretøy i takstgruppe 2 ikkje lenger får rabatt, er det likevel berre lagt til grunn dobbel takst.

I tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt opp til 20 pst. rabatt ved bruk av gyldig brikke og brikkeavtale for køyretøy i takstgruppe 1. For køyretøy i takstgruppe 1 er det også lagt til grunn eit passeringstak på 60 passeringar pr. bomstasjon pr. kalendermånad, i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt.

Tabell 5.1 Grunntakstar i dei ulike bomstasjonane

| Bomstasjon | 2016-kr | |
|----------------------|---------------|---------------|
| | Takstgruppe 1 | Takstgruppe 2 |
| Fv 17 ved Dyrstad | 22 | 44 |
| Fv 17 ved Sprova | 36 | 72 |
| Fv 720 ved Strømsnes | 42 | 84 |

Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. I tråd med føresetnadene i Prop. 1 S (2016–2017) vil rekna gjennomsnittstakst bli nytta som grunnlag for justering av takstane. Før start på innkrevjinga vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut frå kjende faktorar som låneopptak, lånerente og utbyggingskostnad. Forslag til justeringar av takstane som følgje av dette føreset tilslutning frå fylkeskommunen som garantist.

Elles gjeld dei til ei kvar tid gjeldande takstretninglinjer for bompengeprojekt.

Det er føresett at prosjektet skal inngå i eit av dei nye regionale bompengeselskapa når desse er etablert.

Andre føresetnader for finansieringsplanen

Eventuell kostnadsauke ut over prisstiging skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Kostnader opp til den økonomiske ramma for bompengeprojektet på 1 610 mill. kr skal dekkjast med 50 pst. fylkeskommunale midlar og 50 pst. bompengar. Eventuelle kostnader ut over denne ramma er fylkeskommunen sitt ansvar og blir dekte med fylkeskommunale midlar.

Eventuelle kostnadsreduksjonar på inntil 10 pst. under den økonomiske ramma for bompengeprojektet blir fordelte med 50 pst. til fylkeskommunen og 50 pst. til bompengeselskapet. Eventuelle reduksjonar på meir enn 10 pst. tilkjem fylkeskommunen.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn venta, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. dei første 10 åra, deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 2,5 pst.
- Årleg prisvekst og takstauke: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 7,7 mill. kr.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år. Brutto bompengar i 2017-prisnivå er rekna til om lag 1 190 mill. kr. Av dette er om lag 805 mill. kr føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 270 mill. kr til å dekkje finansieringskostnader og om lag 115 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er rekna på eit optimistisk alternativ med følgjande føresetnader:

- Årsdøgntrafikken i opningsåra aukar med 5 pst.
- Lånerenta blir redusert frå 5,5 og 6,5 pst til 4,5 pst. i heile perioden.
- Elles er dei same føresetnadene som i basisalternativet lagt til grunn.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 13 år, dvs. ein reduksjon på om lag 2 år. Alternativt kan takstane reduserast med om lag 13 pst.

Det er også rekna på eit pessimistisk alternativ med følgjande føresetnader:

- Årsdøgntrafikken i opningsåret blir redusert med 10 pst.
- Lånerenta blir auka til 6,5 pst. dei første 10 åra, deretter 7,5 pst.
- Takstauke på 20 pst. ut over prisstiging etter to år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag om lag 20 år, dvs. ein auke på om lag 5 år. Resultatet viser at finansieringsopplegget må vurderast som robust.

6 Fylkeskommunal garanti

Nord-Trøndelag fylkeskommune vedtok i møte i fylkesrådet 18. august 2015 å stille garanti for bompengelånet dersom lånet skal forvaltast av eit bompengeselskap. Samferdselsdepartementet føreset at bompengeselskapet skal ta opp lån på vanleg måte og at fylkeskommunen derfor stiller garanti for lånet. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart.

Garantisten sitt utlegg kan dekkjast med ein auke i gjennomsnittstakstane på inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengerperioden med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

Fv 17 er hovudvegen mellom Namsos og Steinkjer og er viktig for utvikling og verdiskaping i regionen. Fv 720 og fv 17 er samband mellom kommunesentra i Verran og Steinkjer kommunar som har underteikna intensjonsavtale om samanslåing. Både fv 17 og fv 720 har ein stor del næringstrafikk.

Ny fv 17 og fv 720 på strekninga Østvik – Sprova – Malm vil redusere reisetida og auke tra-

fikktryggleiken, samt redusere miljølempene for busette langs eksisterande veg.

Samferdselsdepartementet viser til at lokale styresmakter har slutta seg til eit felles finansieringsopplegg, og at Nord-Trøndelag fylkeskommune har vedteke å stille garanti. Departementet har merka seg at Nord-Trøndelag fylkeskommune ber om at det blir lagt til grunn eit rentenivå på 5 pst. Rekneteknisk rente følgjer det som er fastsett av Samferdselsdepartementet. Den faktiske renta som prosjektet oppnår i marknaden, vil vere avhengig av bompengeselskapet sitt arbeid mot finansmarknaden. Lågare marknadsrente enn den reknetekniske renta kan nyttast til å redusere takstane.

Departementet legg også til grunn at utbeiring av dagens trasé på strekninga fv 17 Dyrstad – Østvik må tilpassast utbyggingskostnadene for fv 17 / fv 720 Østvik – Sprova – Malm og fylkeskommunen si økonomiske ramme.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om finansiering av prosjektet fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm i Nord-Trøndelag, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene i denne proposisjonen.

9 E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark – justert innkrevjingsopplegg

Prosjektet E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark vart opna for trafikk hausten 2014. Prosjektet er delvis finansiert med bompengar, jf. Prop. 104 S (2010–2011) og Innst. 372 S (2010–2011). Det vedtekte bompengelopplegget innebar etablering av tre bomstasjonar, ein på ny E16, ein på fv 175 ved Siva og ein på fv 210 (gamle E16) ved Øyset. Bomstasjonen på fv 210 er seinare vedteken flytta fra Øyset til Fulu, jf. Prop. 32 S (2014–2015).

Før innkrevjinga tok til vart det lokalt fremja ønske om endringar i bompengelopplegget, mellom anna for å lette belastninga for dei som bur på Galterud og Fulu. I Prop. 32 S (2014–2015) blei det foreslått justeringar av innkrevjingsopplegget. Forslaget innebar ny plassering av bomstasjon på fv 175 og fv 210, og innføring av passeringstak i bomstasjonen på fv 175. Stortinget vart orientert om at eventuelle endringar måtte gjerast i semje med lokale styresmakter. Samferdselsdepartementet vart i møte 9. februar 2015 samd med Hedmark og

Akershus fylkeskommunar om at innkrevjinga likevel skulle starte opp i tråd med det vedtekne opplegget (Prop. 104 S (2010–2011)), men med ei mellombels fritaksordning for dei som bur på Galterud og Fulu. Samferdselsdepartementet skulle deretter gjere ei ny vurdering av korleis innkrevjingsopplegget på sikt kunne tilpassast dei som bur på Galterud og Fulu og leggje dette fram for lokalpolitisk behandling. Innkrevjing i tråd med den mellombelse løysninga starta 27. april 2015.

Som oppfølging av semja med lokale styresmakter om den mellombelse løysninga, har Samferdselsdepartementet foreslått eit justert innkrevjingsopplegg for prosjektet med ei prøvetid på eitt år. Det justerte opplegget inneber halv takst i dei to bomstasjonane på lokalvegane. Gjeldande fritaksordning for dei som bur på Galterud og Fulu, blir vidareført. Både Sør-Odal og Kongsvinger kommunar og Hedmark og Akershus fylkeskommunar har slutta seg til det justerte innkrevjingsopplegget for E16 Kongsvinger – Slomarka.

Med det justerte opplegget blir takstane i bomstasjonen på E16 vidareførte på dagens nivå. For køyretøy i takstgruppe 1 er dagens takst 32 kr. I bomstasjonane på fv 175 og fv 210 blir taksten følgeleg 16 kr. Køyretøy i takstgruppe 2 betaler dobbel takst i dei tre bomstasjonane, hhv. 64/32/32 kr. Det er rekna med at endringane vil føre til at innkrevjingsperioden aukar med om lag 3 år, frå 13 til 16 år. Dei nye takstane skal etter planen gjelde frå slutten av mars 2017. Det er føresett at ordninga blir evaluert etter eitt år.

10 E6 Helgeland nord (Bolna – Korgen) i Nordland – auka kostnadsramme

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 312–313, Prop. 1 S (2015–2016), side 115, og Prop. 1 S (2016–2017), side 125–126. Prosjektet er føresett delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 55 S (2013–2014) og Innst. 178 S (2013–2014).

Styringsramma for prosjektet er fastsatt til 1 807 mill. kr og kostnadsramma til 1 953 mill. kr, rekna om til 2017-prisnivå. Som omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), er prognosen for sluttkostnad auka til 2 440 mill. kr rekna om til 2017-prisnivå. Dette inneber ein kostnadsauke på 633 mill. kr i forhold til styringsramma og 487 mill. kr i forhold til kostnadsramma. Det er føresett at omfanget av utbyg-

ginga skal reduserast slik at kostnadsramma ikkje blir overskriden, jf. Prop. 1 S (2016–2017). I tråd med gjeldande retningslinjer er det lagt til grunn at auken frå styringsramma til kostnadsramma skal dekkast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Dette inneber at 1 572 mill. kr (80,5 pst.) skal dekkast med statlege midlar og 381 mill. kr (19,5 pst.) med bompengar.

Det er mogeleg å komme ned til kostnadsramma ved ta ut programområdetiltak som ikkje inngår i vegutviklingskontrakten, ta i bruk ein opsjon i kontrakten og avbestille arbeida på dei to delstrekningane heilt i nord, Krokstrand sentrum og Krokstrand – Bolna (13 km), avbestille føresette arbeid på delstrekninga Raudfjellfors – Krokstrand (6,5 km). I tillegg kan reserven i prosjektet reduserast.

Det er ønskjeleg å gjennomføre prosjektet E6 Helgeland nord som planlagt. Dette skuldast at dei tre nordlegaste delstrekningane også har dårleg standard. Særleg er det ønskjeleg å utbetre delstrekninga Raudfjellfors – Krokstrand som m.a. manglar gul midtlinje. Dersom arbeida blir avbestilte no, må det dessutan påreknast ein vesentleg kostnadsauke dersom utbetringane skal lysast ut på nytt og gjennomførast på eit seinare tidspunkt.

Etter Statens vegvesen si vurdering er det mogeleg å finansiere kostnadene ved utbetring av delstrekninga Raudfjellfors – Krokstrand utan å auke dei statlege løyvingane til prosjektet. Dette skuldast at som følgje av lågare faktisk lånerente enn føresett i Prop. 55 S (2013–2014) vil det krevjast inn om lag 30 mill. kr meir i bompengar over 15 år enn tidlegare berekna. Takstane og innkrevjingsperioden blir ikkje endra som følgje av dette. I tillegg er reserven i prosjektet redusert.

Samferdselsdepartementet har slutta seg til ei slik løysing. Det inneber at prognosen for sluttkostnad er auka med 30 mill. kr ut over fastsett kostnadsramme, til 1 983 mill. kr i 2017-prisnivå. Samferdselsdepartementet legg dette til grunn som ny kostnadsramme for prosjektet.

Fristen for å ta i bruk opsjonen og avbestille arbeida på delstrekningane Krokstrand sentrum og Krokstrand – Bolna går ut i september 2017. Samferdselsdepartementet går inn for at det først blir teke endeleg stilling til om opsjonen skal nyttast etter at Nasjonal transportplan 2018–2029 er lagt fram og behandla av Stortinget.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av prosjektet fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm i Nord-Trøndelag, justert innkrevjingsopplegg E16 Kongsvinger – Slomarka og auka kostnadsramme E6 Helgeland nord.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering av prosjektet fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm i Nord-Trøndelag og auka kostnadsramme E6 Helgeland nord i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om finansiering av prosjektet fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm i Nord-Trøndelag og auka kostnadsramme E6 Helgeland nord

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm i Nord-Trøndelag. Vilkåra 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.
4. Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre det tidlegare vedtekne investeringsprosjektet E6 Helgeland nord i Nordland innanfor ei endra kostnadsramme på 1 983 mill. kr.