

Prop. 55 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen – Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 28. mars 2014,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn ei trinnvis utbygging og utbetring av E6 på Helgeland til samanhengande god og einsarta standard. Prosjektet er ei samla utbyggingspakke og føresett gjennomført i tre delar: E6 Helgeland nord, Helgeland sør og Brattås – Lien. Regjeringa Stoltenberg la i oktober 2013 fram eit forslag til utbygging og finansiering av E6 på Helgeland, jf. Prop. 201 S (2012–2013). Forslaget innebar at E6 Helgeland nord skulle finansierast med 63 pst. statlege midlar og 37 pst. bompengar. Den nye regjeringa ønskte å foreta ein ny gjennomgang av prosjektet og trekte derfor tilbake proposisjonen, jf. Meld. St. 18 (2013–2014).

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram eit revidert forslag til utbygging og finansiering av E6 mellom Korgen i Hemnes kommune og Bolna i Rana kommune (E6 Helgeland nord). Forslaget inneber mellom anna at den statlege ramma til prosjektet er auka med 300 mill. kr samanlikna med Meld. St. 26 (2012–2013). I tillegg legg departementet fram eit førebels opplegg for utbygging og finansiering av E6 på heile strekninga frå Nord-Trøndelag grense til Bolna.

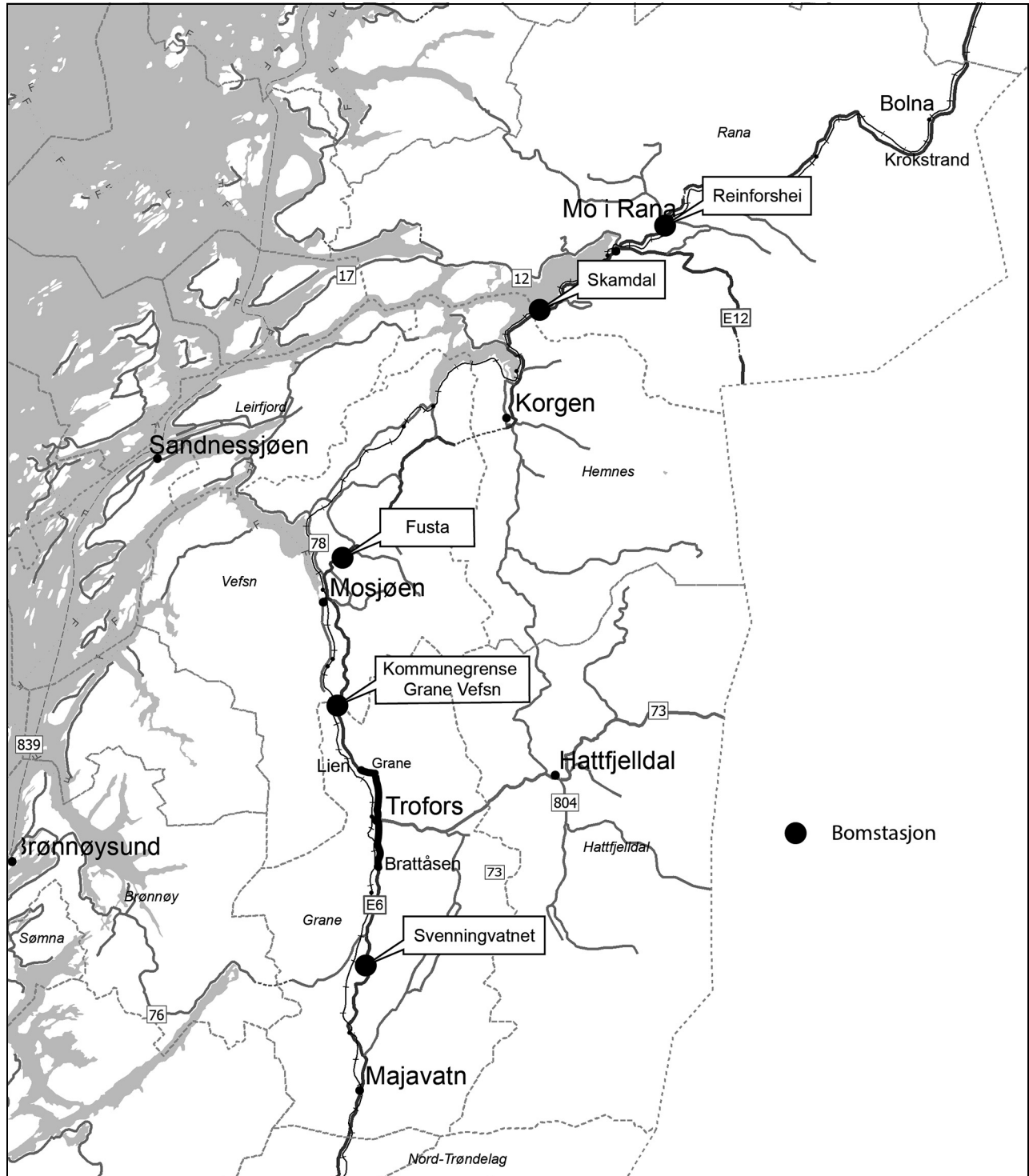
E6 er det viktigaste vegsambandet mellom Nord- og Sør-Noreg. I tillegg er E6 hovudferdsels-

åra på Helgeland. Vegen er derfor viktig for næringslivet i området, både for oppdrettsnæringa, fiskeindustrien, oljeverksemda og turistnæringa. E6 på Helgeland har låg standard og er prega av forfall. I tillegg er den utsett for ulykker. Formålet med utbygginga er å få ein jamn og god standard på heile strekninga. Det er lagt opp til anleggsstart for E6 Helgeland nord hausten 2014. For E6 Helgeland sør (Nord-Trøndelag grense – Korgen) og E6 Brattås – Lien ligg det enno ikkje føre vedtekne reguleringsplanar. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til opplegg for finansiering og utbygging av desse strekningane når det ligg føre tilstrekkelege avklaringar.

2 Omtale av den samla utbygginga og første utbyggingsetappe

2.1 E6 Helgeland – samla utbygging

E6 Helgeland er ei utbyggingspakke som er utvikla i samarbeid med Grane, Vefsn, Hemnes og Rana kommunar. Det er lagt opp til ei trinnvis utbygging av dei tre delstrekningane E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord), E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør) og E6 Brattås – Lien, jf. figur 2.1. Heile strekninga er om lag 260 km lang.

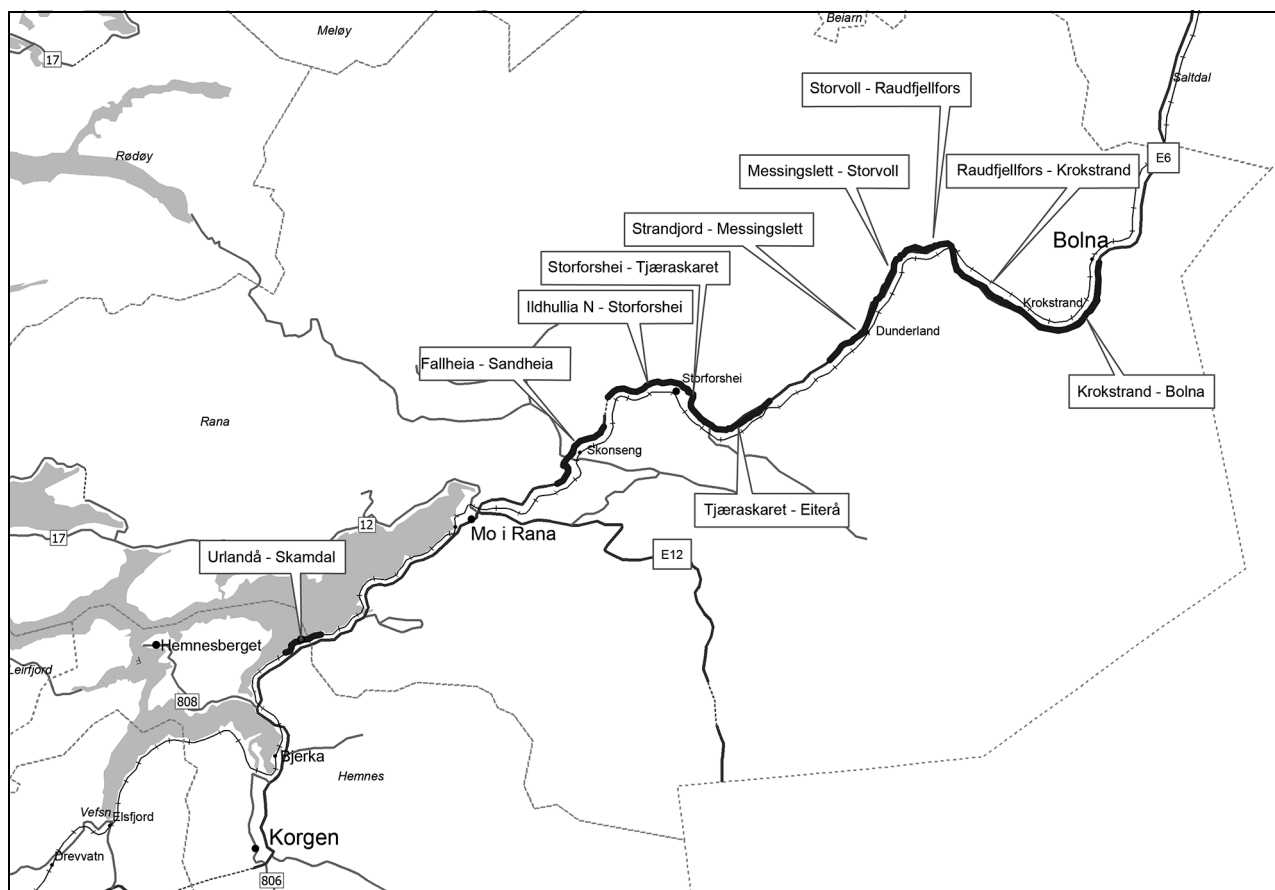


Figur 2.1 E6 Helgeland

E6 på Helgeland har gjennomgåande låg standard og er prega av forfall, noko som gir dårleg framkomst og trafikktryggleik. Om lag 140 km av strekninga er smalare enn 7,5 m. Lange streknin- gar er for smale til å ha gul midtstripe, og 7 bruer har breidde under 7 m. Dette skaper flaskehalsar og farlege situasjonar. I tillegg er det fleire parti med krappe svingar og problematiske stignings-

forhold. På fleire stader har vegen dårleg berevne, ujamnt dekke, spor og telehiv. Manglande gang- og sykkelveggar og mange avkøyrslar reduserer også trafikktryggleiken.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) utanom byane varierer mellom 800 og 3 800 køyretøy. ÅDT fell nord for Mo i Rana og sør for Mosjøen. Ved Krokstrand heilt nord nord på strekninga er ÅDT om lag 800 køyretøy, og



Figur 2.2 E6 Helgeland nord (Korgen – Bolna)

ved Majavatn heilt sør på strekninga er ÅDT om lag 1 000 køyretøy. Tungtrafikken utgjer mellom 15 og 20 pst. av trafikken. I gjennomsnitt er det årleg om lag 40 trafikkulykker med personskade eller dødsfall. Utforkøyningar utgjer om lag 45 pst. av ulykane, medan møteulykker utgjer om lag 25 pst.

Det er førebels lagt til grunn ein samla kostnad for utbygging og utbetring av E6 mellom Nord-Trøndelag grense og Bolna på 5 190 mill. 2014-kr, inkl. prosjektet Brattås – Lien. For E6 Helgeland nord er kostnadene basert på godkjente reguleringsplanar, og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2), jf. kapittel 2.2. For E6 Helgeland sør og E6 Brattås – Lien ligg det enno ikkje føre vedtekne reguleringsplanar. Det er derfor knytt visse til kostnadene.

2.2 E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)

E6 mellom Korgen og Bolna er omlag 125 km lang, jf. figur 2.2. ÅDT varierer frå 3 800 køyretøy nord for Mo i Rana til 800 køyretøy ved Krokstrand sør for Saltfjellet. På strekninga Urlandå – Skamdalen, sør for Mo i Rana, er ÅDT 3 200 køyretøy. I perioden 2003–2012 var det i alt 154 ulyk-

ker med personskade på denne strekninga. I alt blei 5 personar drepne, og 16 blei hardt skadde.

Det er lagt opp til å bygge ut til saman 62 km veg fordelt på 10 delstrekningar. Om lag 47 km av utbygginga vil skje gjennom å utvide vegbreidda, rette ut svingar og styrke bereevna i eksisterande vegtrase. Det meste av arbeidet vil skje nord for Mo i Rana. Mellom Korgen og Mo i Rana vil det også bli gjennomført tiltak for å betre trafikktryggleiken, mellom anna bygging av gang- og sykkelvegar. Når utbygginga er ferdig, er reisetida venta å bli redusert med om lag 11 minuttar for lette køyretøy og om lag 13 minuttar for tunge køyretøy. Reguleringsplanane vart godkjende i mars/april 2009 og i juni 2012.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Det er semje mellom Statens vegvesen og kvalitetssikrar om styringsramma. Som kostnadsramme tilrår den eksterne konsulenten ei ramme som er 50 mill. kr lågare enn det Statens vegvesen tilrår. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 1 600 mill. 2012-kr og ei kostnadsramme på 1 730 mill. 2012-

kr. Dette er i tråd med tilrådinga frå Statens vegvesen. Rekna om til 2014-prisnivå blir styringsramma 1 690 mill. kr og kostnadsramma 1 820 mill. kr. Auka meirverdiavgift som følge av bortfall av vegfritaket frå 1. januar 2013 er inkludert. I styringsramma inngår 10 mill. kr til etablering av to automatiske bomstasjonar.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for utbygginga er rekna til om lag -700 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,6.

3 Lokalpolitisk handsaming

Eit forslag til utbygging og finansiering av E6 Helgeland vart handsama av lokale styresmakter i 2010.

Grane kommune handsama saka 2. mars 2010, og gjorde følgjande vedtak:

- «1. Grane kommune gir sin tilslutning til at utbyggingen av E6 på Helgeland gjennomføres med delvis bompengefinansiering i samsvar med utredningen «E6 på Helgeland – Alternative utbyggingsmuligheter» datert 13. oktober 2009 og supplerende utredning datert 10. februar, og ber om at Statens vegvesen fremmer en sak om dette for sentrale myndigheter.
2. De totale kostnadene er anslått til 4150 mill. 2009-kroner. Hvilke prosjekt som inngår er vist i utredningen fra oktober 2009 og i supplerende utredning. Av de totale kostnadene dekkes 1290 mill kr ved innkreving av bompenger. Resten av kostnadene, 2860 mill. kroner, forutsettes dekket av statlige midler i perioden 2011 – 2030.
3. Følgende finansieringsplan legges til grunn for prosjektet:

	mill. 2009-kr
Statlige midler	
– NTP 2010–2019	1700
– NTP 2020–2022	500
– Programområder	260
– Vedlikeholdsmidler 2011–2013	400
Sum statlige midler	2860
Bompengebidrag	1290
Sum finansiering	4150
Bompengeandel	31 %

4. Utbyggingen er forutsatt startet opp i 2011 og ferdigstilles i 2020. Statlige midler fra 2021 til 2027 er forutsatt refundert bompengeselskapet.
5. Plassering av bomstasjonene
Det etableres seks bomstasjoner plassert ved:
Krokstrand
Reinforshei
Sjånes
Bru ved Fusta
Kommunegrensen Vefsn/Grane
Svenningvatn
6. Innkrevingsmetode
Det benyttes automatiske bomstasjoner. Passeringene kan forhåndsbetales med AutoPass-avtale, eller betales i etterkant via nettet, på servicestasjoner, eller via tilsendt giro. Det forutsettes innkreving begge veier. Det legges til grunn parallellinnkreving og etterskuddsinnkreving av bompenger fra 2013 til 2030 (18 år).
7. Anbefalte takster. Rabatter
For passering av hele strekningen skal det betales en takst på kr 150/450 Lette/Tunge (Over 3500 kg) for hele strekningen fordelt med kr 25,-/ 75,- på hver bom (Lette/ tunge) Rabatt: 20 % ved kjøp av brikke og verdikort på min kr. 2000/4000 (Lett/tung bil over 3500 kg). Ingen ekstra rabatt/fritak ved å passere flere bomber
8. Eventuelle endringer i kostnader og/ eller inntjening
Utbyggingen vil ha en øvre kostnadsramme på 4150 mill kr. Ved eventuelle kostnadsøkninger må innholdet i pakken reduseres slik at kostnadsrammen på 4150 mill. kr ikke overskrides. Ved en eventuell reduksjon av det statlige bidraget skal bompengebidraget reduseres slik at den opprinnelige bompengandelen på 31 % opprettholdes. Eventuelle besparelser skal tilfalle staten og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger. Besparelser utover 10 % tilfaller staten. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne øke takstene med inntil 20 % og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år. Høyere inntjening eller lavere kostnader for bompengeselskapet enn det som er forutsatt skal benyttes til å redusere innkrevingsstiden. Det forutsettes regelmessige rulleringer av innholdet i pakken for å ta hensyn til

endringer i rammer, kostnadsendringer eller behov for omprioriteringer. Alle de fire kommunene skal delta i prosesser rundt slike rullinger

9. Kommunal garanti

Garanti for bompengeselskapets lån forutsettes foreløpig fordelt mellom kommunene og Nordland fylkeskommune. Kommunenes garanti fordeles mellom kommunene etter innbyggertallet. Det forutsettes lagt frem en egen sak om garantier i løpet av våren 2010.

Grane kommune gir sin tilslutning til at de ekstra tiltakene som er kommet inn i pakken etter første kommunestyrebehandling, beskrevet i pkt. 3.1 tas inn i utbyggingen.

Vedrørende ytterligere tiltak i utbyggingspakken vil Grane kommune anbefale alternativ 1.

Utbyggingen av E6 på Helgeland baseres på prosjektene/strekningene som var medtatt i utredningen fra oktober supplert med mindre tiltak som beskrevet i pkt. 3.1. I tillegg legges inn oppgradering av strekningen Førneset-Hauknes slik at strekningen kan få fartsgrense 80 km./t.

Dette gir en kostnadsramme for pakken på 4150 mill. kr. Det forutsettes et bompengedrag på 1290 mill. kr. i samsvar med alternativ 2 i pkt. 2.

Ved eventuelle senere reduksjoner av pakkenes omfang/kostnader må kuttene tas i de tiltakene som er kommet inn som ekstratiltak etter førstegangs behandling i kommunestyrene, det vil si pkt. 3.1 og tiltaket beskrevet som alternativ 1.»

Vefsn kommune handsama saka 17. mars 2010, og gjorde følgjande vedtak:

«1. Vefsn kommune gir sin tilslutning til at utbyggingen av E6 på Helgeland gjennomføres med delvis bompengefinansiering i samsvar med utredningen «E6 på Helgeland – Alternative utbyggingsmuligheter» datert 13. oktober 2009. Og de supplerende utredning datert 10. februar og 23 februar, og ber om at Statens vegvesen fremmer en sak om dette for sentrale myndigheter.

2. De totale kostnadene er anslått til 3920 millioner 2009-kroner. Hvilke prosjekt som inngår er vist i utredningen fra oktober 2009 og i de supplerende utredninger. Av de totale kostnadene dekkes 1120 mill kr ved innkreving av bompenger.

Resten av kostnadene, 2800 mill. kroner, forutsettes dekket av statlige midler i perioden 2011–2030.

3. Følgende finansieringsplan legges til grunn for prosjektet:

Statlige midler	
– NTP 2010–2019	1700
– NTP 2020–2022	500
– Programområder	260
– Vedlikeholdsmidler 2011–2013	340
Sum statlige midler	2800
Bompengedrag (bomplasseringer er vist på kartet)	
– Bom Krokstrand, takst 40,- (lette kjøretøy)	145
– Bom Reinforshei, takst 20,- (lette kjøretøy)	300
– Bom Skamdalen, takst 15,- (lette kjøretøy)	175
– Bom Bru Fusta, takst 20,- (lette kjøretøy)	155
– Bom grense Vefsn/ Grane, takst 25,- (lette kjøretøy)	205
– Bom Svenningvatn, takst 25,- (lette kjøretøy)	140
Sum bompengedrag	1120
Sum finansiering	3920
Bompengandelen	29 %

4. Utbyggingen er forutsatt startet opp i 2011 og ferdigstillelse i 2020. Statlige midler fra 2021 til 2027 er forutsatt refundert bompengeselskapet.

5. Plassering av bomstasjonene

Det etableres seks bomstasjoner plassert ved:

Krokstrand
Reinforshei
Skamdalen
Bru ved Fusta
Kommunegrensen Vefsn/ Grane
Svenningvatnet

6. Innkrevingsmetode

Det benyttes automatiske bomstasjoner. Passeringene kan forhåndsbetales med AutoPass-avtale, eller betales i etterkant via nettet, på servicestasjoner, eller via

tilsendt giro. Det forutsettes innkreving begge veier. Det legges til grunn parallellinnkreving og etterskuddsinnkreving av bompenger fra 2013 til 2030 (18 år).

7. anbefalte takster. Rabatter

For passering av hele strekningen skal det betales en takst på kr145/435 Lette/Tunge (Over 3500kg) for hele strekningen. Rabatt: 20 % ved kjøp av brikke og verdikort på min kr. 2000/4000 (Lett/tung bil over 3500 kg). Ingen ekstra rabatt/fritak ved å passere flere bommer Vefsn kommune ber Statens vegvesen arbeide videre med en mulig rabattordning, som setter et øvre tak for antall passeringer pr mnd. det skal betales for. Øvrige takster fremkommer for de enkelte delprosjekter/ bomstasjoner i saken

8. Eventuelle endringer i kostnader og/ eller inntjening

Utbyggingen vil ha en øvre kostnadsramme på 3920 mill kr. Ved eventuelle kostnadsøkninger må innholdet i pakken reduseres slik at kostnadsrammen på 3920 mill kr ikke overskrides. Ved en eventuell reduksjon av det statlige bidraget skal bompengebidraget reduseres slik at den opprinnelige bompengandelen på 29 % opprettholdes. Eventuelle besparelser skal tilfalle staten og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger. Besparelser utover 10 % tilfaller staten. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne øke takstene med inntil 20 % og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år. Høyere inntjening eller lavere kostnader for bompengeselskapet enn det som er forutsatt skal benyttes til å redusere innkrevningstiden. Det forutsettes regelmessige rullinger av innholdet i pakken for å ta hensyn til endringer i rammer, kostnadsendringer eller behov for omprioriteringer. Alle de fire kommunene skal delta i prosesser rundt slike rullinger.

9. Kommunal garanti

Garanti for bompengeselskapets lån forutsettes foreløpig fordelt mellom kommunene og Nordland fylkeskommune. Kommunenes garanti fordeles mellom kommunene etter innbyggertallet. Det forutsettes lagt frem en egen sak om garantier i løpet av våren 2010.

10. Kommer ikke de fire kommunene til enighet, ber Vefsn kommune Statens vegvesen

vurdere å dele pakken i to og iverksette utbygging av E-6 Sør.»

Hemnes kommune handsama saka 25. mars 2010, og gjorde følgjande vedtak:

- «1. Hemnes kommune slutter seg til delvis bompengefinansiert utbygging av E6 på strekningen Nord-Trøndelag grense – Bolna i perioden 2011–2020. Det vises til utredningen «E6 på Helgeland – Alternative utbyggingsmuligheter» datert 13/10-09, supplerende utredning datert 12/2-10 og sammendrag sendt kommunene på e-post 24. februar 2010. Hemnes kommune ber Statens vegvesen Region nord fremme prosjektet overfor Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet med sikte på å få det forankret som vedtak i Stortinget.
2. Prosjektets totale ramme er 3,92 mrd 2009-kroner. Av dette dekkes 2,8 mrd kr over statlige investerings- og driftsrammer i perioden 2011 – 2026. Statlige midler for perioden 2020–2026 er forutsatt forskottet av bompengeselskapet og refunderes selskapet når de bevilges.
3. Lokal finansiering er 1,12 mrd 2009-kroner innkrevd i bommer med følgende plassering og satser for lette kjøretøy; Krokstrand 40 kr, Reinforshei 20 kr, Skamdal 15 kr, ved bru Fusta 20 kr, kommunegrense Vefsn/Grane 25 kr og Svenningvatn 25 kr. Kjøretøy med totalvekt over 3500 kg betaler tre ganger takst for lette kjøretøy. Innkrevingsperioden er 18 år, 2013–2030.
4. Innkreving skjer begge veger i automatiske bomstasjoner. Betaling kan skje forskuddsvis med Autopass-avtale, alternativt kan det betales i etterkant via nettbank, servicestasjoner eller tilsendt giro. Ved forhåndsbetaling av minimum 2000/4000 kr for lette/tunge kjøretøy ytes en rabatt på 20 prosent. Dette er eneste rabattordning.
5. Prosjektet gjennomføres i to faser. Fase 1 omfatter utbygging i samsvar med utredningene til en kostnadsramme på 3,92 mrd 2009-kr. I fase 1 utredes også en fase 2 som vil omfatte utbygging av deler av strekningen Mo – Mosjøen til standard S3 som tillater 90 km/t, alternativt andre løsninger som avkorter kjøretiden. Hemnes ber om at strekningen Korgen sør – Valla omfattes av utredningen.
6. Dersom fase 2 vedtas vil det være anledning å endre bomplassering og takster. Det

- vil også være anledning å omprioritere internt i prosjektet og å øke totalrammen ved å øke den lokale finansieringen. Hvis det statlige bidraget eller prosjektets kostnader reduseres kan den lokale finansieringen opprettholdes eller økes.
7. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne øke takstene med inntil 20 % og forlenge bompengerperioden med inntil 5 år. Høyere inntjening eller lavere kostnader for bompengeselskapet enn det som er forutsatt, skal benyttes til å redusere innkrevingstiden.
 8. Uavhengig av fase 2 forutsettes det at prosjektet lager rutiner for å rullere innholdet i pakken i henhold til endringer i rammer, utbyggingskostnader eller behov for omprioriteringer. Rutinene må sikre at alle de fire kommunene deltar ved slike rullinger.
 9. Hemnes kommune er klar til å etablere bompengeselskap og stille garanti for selskapets lån. Det forutsettes at garantibeløpet deles likt mellom kommunene og Nordland fylkeskommune og at kommunenes andeler fordeles etter folketall. Hemnes kommunes garanti blir i størrelsesorden 60 mill kr. Det forutsettes at garantien legges fram som egen sak.
 10. Renovering av Korgfjelltunnelen skal finansieres utenfor «Vegpakken», og *må* utføres i 2010.»
- tunge kjøretøy ytes en rabatt på 20 prosent. Innkrevingsperioden er 18 år, 2013–2030.»
3. Rana kommune er klar til å stille garanti for bompengeselskapets lån. Det forutsettes at garantibeløpet deles likt mellom kommunene og Nordland fylkeskommune og at kommunenes andel fordeles etter folketall. Det forutsettes at garantien legges fram som egen sak.
 4. Det forutsettes regelmessige rullinger av innholdet i pakken for å ta hensyn til endringer i rammer, kostnadsendringer eller behov for omprioriteringer. Alle de fire kommunene skal delta i prosesser rundt slike rullinger.
 5. Rana kommune ber Statens vegvesen Region nord fremme prosjektet overfor Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet med sikte på å få det forankret som vedtak i Stortinget.

Kommunestyret vil peke på forhold som Rana kommune legger stor vekt på, og som ligger til grunn for tilslutning til pakkeforslaget med opplegg for bompengefinansiering:

- Utredningsarbeide for vegutbedring / ny veg på strekningene Ånget – Tverrånes og Mo – Finneidfjord samt for høyre standard (S 3-geometri) på ny veg Mosjøen – Osen med sikte på at disse kan tas inn i vegpakken på et senere tidspunkt iverksettes i første del av vegpakkeperioden. Herunder kan også vurderes justeringer i opplegget for bompengefinansiering.
- Regulerings- og detaljplanlegging for vegpakkeprosjektene utføres i tett dialog og samråd med kommunen som planmyndighet. Det vektlegges å tilrettelegge for en fremtidsrettet standard der eksisterende veg utbedres eller ny veg bygges. I reguleringsplaner for nyanlegg og større utbedringsprosjekt vil kommunen derfor tilstrebe å ivareta krav til geometrisk utforming gitt for vegklasse S 3 i vegnormalene.»

Rana kommune handsama saka 23. mars 2010, og gjorde følgjande vedtak:

«Rana kommune viser til utredning utarbeidet av Statens vegvesen mottatt 24.02.2010:

1. Kommunen slutter seg til forslag til utbyggingsomfang og finansiering for utbedring av E 6 på Helgeland slik det framkommer i notat fra Statens vegvesen «E 6 på Helgeland – Alternative utbyggingsmuligheter SAMMENDRAG».
2. Bompengedraget forutsettes innkrevd i bommer med plassering og takster for lette kjøretøy som vist i Statens vegvesens notat av 24.02. Kjøretøy med totalvekt over 3500 kr betaler tre ganger takst for lette kjøretøy. Innkreving skjer begge veger i automatiske bomstasjoner. Betaling kan skje forskuddsvis med AutoPass-avtale, alternativt kan det betales i etterkant via nettbank, servicestasjoner eller tilsendt giro. Ved forhåndsbetaling av minimum 2000/4000 kr for lette/

Fylkestinget i Nordland handsama saka 19. april 2010, og gjorde følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget slutter seg til at utbyggingen av E6 på Helgeland gjennomføres med delvis bompengefinansiering og ber om at Statens vegvesen fremmer en sak om dette for sentrale myndigheter.

2. Ut fra en total kostnad på 3 920 millioner i 2009-kroner er fylkestinget enig i at følgende finansieringsplan legges til grunn for prosjektet:

	mill. i 2009 kr		
	Statlige midler	Bompenger	Sum
NTP 2011–2019	1 700		1 700
NTP 2020–2023	500	1 120	500
Programområder	260		260
Vedlikeholds- midler 2011–2023	340		340
Bompenger			1 120
Sum	2 800	1 120	3 920
Andel	71%	29 %	100 %

3. Utbyggingen er forutsatt startet opp i 2011 og ferdigstilt i 2020. Statlige midler fra 2021 til 2027 er forutsatt refundert bompengeselskapet.
4. Fylkestinget er enig i at prosjektet delfinansieres med bompenger og at bompengandelen på 1 120 millioner i 2009-kroner skal nedbetales gjennom innkreving av bompenger fra trafikantene.

Innkreving av bompenger er basert på at det etableres seks bomstasjoner plassert ved:

- Krokstrand
- Reinforshei
- Skamdalen
- Bru ved Fusta
- Kommunegrensen Vefsn/ Grane
- Svenningvatnet

Innkrevingsperiode i 18 år fra 2013 til 2030 følger med:

- Automatisk bomstasjon
- Døgnkontinuerlig innkreving
- To-vegs innkreving
- Delvis parallellinnkreving

For passering av hele strekningen skal det betales en takst på kroner 145,-/435,- (lette/tunge over 3.500 kg) for hele strekningen fordelt slik:

- Krokstrand: 40,-/120,-
- Reinforshei: 20,-/60,-
- Skamdalen: 15,-/45,-
- Bru ved Fusta: 20,-/60,-
- Kommunegrensen Vefsn/ Grane: 25,-/75,-

- Svenningvatnet: 25,-/75,-

Det legges til grunn 20 % rabatt ved forskuddsbetaling. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne øke takstene med inntil 20 % og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år. Høyere inntjening eller lavere kostnader for bompengeselskapet enn det som er forutsatt skal benyttes til å redusere innkrevningstiden.

5. Utbyggingen vil ha en øvre kostnadsramme på 3 920 millioner kroner. Ved eventuelle kostnadsøkninger må innholdet i «pakken» reduseres slik at kostnadsrammen på 3 920 millioner kroner ikke overskrides.

Ved en eventuell reduksjon av det statlige bidraget skal bompengebidraget reduseres slik at den opprinnelige bompengandelen på 29 % opprettholdes. Eventuelle besparelser skal tilfalle staten og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger. Besparelser utover 10 % tilfaller staten. Det forutsettes regelmessige rullinger av innholdet i «pakken» for å ta hensyn til endringer i rammer, kostnadsendringer eller behov for omprioriteringer. Alle de fire kommunene skal delta i prosesser rundt slike rullinger.

6. Før igangsetting av utbygging må det også tas stilling til spørsmålet om kommunale og/eller fylkeskommunale garantier for bompengeselskapets lån. Dette vil bli lagt frem som egen sak for kommunene og fylkeskommunen i løpet av høsten 2010.»

Hemnes kommune vedtok 25. mars 2010 det samme opplegget for finansiering og utbygging som dei andre kommunane. Då saka blei handsama på nytt i møte i kommunestyret 15. desember 2011, vart det fatta følgjande vedtak:

- «1. Med utgangspunkt i en for høy bompengavgift i forhold til standardheving på E6 Helgeland generelt og strekningen Hemnes – Mo speiselt, belastningen for pendlerne i Hemnes kommune og Hemnes kommune sin økonomiske situasjon sier Hemnes kommune nei til bompengefinansiert E6 gjennom Helgeland.

2. Hemnes kommune ber om dialog med Staten for å finne frem til en annen løsning for utbygging av E-6 gjennom Helgeland.»

På grunn av Hemnes kommune sitt vedtak om å gå mot delvis bompengefinansiering av utbygginga, handsama Nordland fylkeskommune saka på nytt i møte i fylkestinget 20. februar 2012. Som det går fram av vedtaket, opprettheld fylkeskommunen si tilslutning til det foreslåtte bompengepolettet:

- «1. Fylkestinget opprettholder sitt vedtak i FT-sak 056/10 om en delvis bompengefinansiert utbygging av E6 Helgeland og ber om at det fremmes en sak for Stortinget så raskt som mulig.
2. Sak om garanti vil bli fremmet i egen sak for fylkestinget»

Spørsmålet om garanti vart handsama av Nordland fylkeskommune i møte i fylkestinget 3. juni 2013, og følgjande vedtak vart fatta:

- «1. Fylkestinget viser til behandling av fylkestingets sak 056/10 og sak 017/12.
2. Fylkestinget er innstilt på å stille garantier for låneopptak knyttet til utbyggingen av E6 Helgeland i samsvar med saksutredningen.
3. Fylkeskommunen stiller i denne omgang en garanti, – selvskyldnerkausjon på 295 mill. kr for lån til bompengeselskapet i forbindelse med utbyggingen av E6 Korgen – Bolna. Garantitiden fastsettes fra 2013 til og med 2032. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger. Fylkestinget forutsetter at kommunene Rana, Vefsn og Grane til sammen stiller en tilsvarende garanti.
4. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetaling av lånene.
5. Hvis selskapet ikke oppfyller sine økonomiske forpliktelser forutsetter fylkestinget at utlegg kan dekkes gjennom økning av realkostene med 20 % og forlengelse av innkrevingstiden med inntil 5 år. I dette tilfelle må garantitiden utvides med 5 år.
6. Fylkestinget forutsetter at garantistillelsen godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet.
7. Ansvar for låneopptak og bompengennevning til dette prosjektet tillegges ett nytt fylkeskommunalt bompengeselskap.»

Grane, Vefsn og Rana kommunar fatta sine garantivedtak høvesvis 7. mai, 14. juni og 17. juni 2013. Grane kommune har vedteke å stille ein garanti på 11 mill. kr, Vefsn kommune ein garanti på 98 mill. kr og Rana kommune ein garanti på 186 mill. kr, til saman 295 mill. kr.

4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har gjennomført vurderingar av korleis bompengennevninga vil påverke trafikken gjennom dei planlagde bomstasjonane. Trafikkanalysen er basert på bruk av Regional transportmodell (RTM) med tilleggsvurderingar basert på trafikktejingar på dagens veg. Det er nytta elastisitetsmodell til vurdering av korleis ulike takstar vil påverke trafikkutviklinga.

I dei lokalpolitiske vedtaka er det føresett seks bomstasjonar på strekninga. Den foreslåtte bomstasjonen ved Krokstrand ligg i prosjektet si yttergrense og ÅDT er svært låg (rekna til 750 køyretøy i 2015). Samferdselsdepartementet legg derfor opp til at det likevel ikkje blir bompengennevning ved Krokstrand.

Med dei takstane som det er gjort framlegg om, er det rekna med ein samla ÅDT på i overkant av 11 000 køyretøy gjennom fem bomstasjonssnitt i samanlikningsåret 2015. Utan bompengar er ÅDT rekna til om lag 12 430 køyretøy. Bompengennevninga er følgjeleg rekna til å gi ein reduksjon i trafikken på om lag 9 pst. Det er ikkje lagt til grunn trafikkoverføring til andre vegruter. Tabell 4.1 viser venta ÅDT gjennom bomstasjonssnitta i 2015, samanlikna med forventa ÅDT utan bompengennevning.

I trafikkprognosane som er utarbeidde for Nordland i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023, er det lagt til grunn ein gjennomsnittleg årleg vekst på 0,9 pst. i perioden 2010–2014, 0,5 pst. i perioden 2014–2023, 0,7 pst. i perioden 2023–2030 og 0,5 pst. etter 2030. På bakgrunn av dette er det lagt til grunn ein generell trafikkvekst i bompengeperioden på i gjennomsnitt 0,5 pst. per år. Tabell 4.1 viser forventa ÅDT gjennom bomstasjonssnitta i

Tabell 4.1 Forventa ÅDT gjennom bomstasjonssnitta i samanlikningsåret 2015.

	Utan bompengennevning	Med bompengennevning
Bomstasjonssnitt		
Svenningvatnet	1 480	1 340
Kommunegrense Grane/Vefsn	2 100	1 910
Fusta	1 850	1 680
Skamdal	3 200	2 960
Reinforshei	3 800	3 470
Sum	12 430	11 360

samanlikningsåret 2015. Antall passeringar er noko høgre for bomstasjonssnitna Skamdal og Reinforshei enn lagt til grunn i Prop. 201 S (2012–2013), som følgje av lågare takstar.

5 Førebels finansieringsopplegg for E6 Helgeland (samla utbygging)

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn at utbygginga av prosjektet E6 Helgeland skal starte i første fireårsperiode, med vidareføring i siste seksårsperiode. Utbygginga er føresett finansiert med statlege midlar og bompengar. Det er førebels lagt til grunn eit samla kostnadsoverslag på 5 190 mill. 2014-kr, jf. kapittel 2.1.

5.1 Statlege midlar

I Meld. St. 26 (2012–2013) er det lagt til grunn 2 880 mill. 2014-kr i statlege midlar frå ramma til store prosjekt, fordelt med 1 380 mill. kr i perioden 2014–2017 og 1 500 mill. kr i perioden 2018–2023. Samferdselsdepartementet vil auke dei statlege midlane til E6 Helgeland nord med 300 mill. kr, av dette 200 mill. kr i perioden 2014–2017. Samferdselsdepartementet føreset at det i tillegg blir sett av om lag 260 mill. kr innafor ramma til programområda, av dette om lag 70 mill. kr i perioden 2014–2017. Vidare føreset departementet at det blir sett av om lag 940 mill. kr innafor ramma til fornying, av dette omlag 320 mill. kr i perioden 2014–2017. Dette gir ei samla statleg ramme til E6 Helgeland på 4 380 mill. kr, fordelt med 1 970 mill. kr i perioden 2014–2017 og 2 410 mill. kr i perioden 2018–2023.

5.2 Bompengelopplegg

Finansieringsopplegget bygger på tovegs, parallell- og etterskotsinnkrevjing i 5 automatiske bomstasjonar mellom Nord-Trøndelag grense og Bolna, jf. figur 2.1. Innkrevjinga i bomstasjonane på strekninga Korgen – Bolna er planlagt starta i 2015. Innkrevjinga i dei tre bomstasjonane på strekninga Nord-Trøndelag grense – Korgen er førebels planlagt starta i 2016, etter at finansieringsopplegget for E6 Helgeland sør er handsama av Stortinget. Bompengedraget til prosjektet E6 Brattås – Lien er også føresett å komme frå desse stasjonane.

Det er lagt til grunn at tunge køyretøy (totalvekt over 3 500 kg) skal betale tredobbel takst. Tabell 5.1 viser forventa takstnivå i dei ulike sta-

Tabell 5.1 Forventa takstnivå for lette/tunge køyretøy utan rabatt

Bomstasjonssnitt	Bompengetakstar	
	lette køyretøy	tunge køyretøy
Svenningvatnet	25 kr	75 kr
Kommunegrense Grane/Vefsn	25 kr	75 kr
Fusta	20 kr	60 kr
Skamdal	11 kr	33 kr
Reinforshei	16 kr	48 kr
Sum	97 kr	291 kr

sjonane basert på ein samla utbyggingskostnad på 5 190 mill. kr. Samla takst er rekna til 97 kr for lette køyretøy og 291 kr for tunge køyretøy som køyrer heile strekninga.

I dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn ein rabatt på 20 pst. ved bruk av brikke. I Meld. St. 26 (2012–2013) meiner regjeringa at det for nye bompengeprojekt berre skal vere 10 pst. rabatt for alle køyretøy. I Innst. 450 S (2012–2013) sluttar eit fleirtal seg mellom anna til at samordning av takst- og rabattsystem er eit viktig tiltak for å effektivisere bompengedriften. Det er følgjeleg Stortinget si avgjerd som ligg til grunn for rabattsystemet i denne saka. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn ein rabatt på 10 pst. ved bruk av brikke, både for lette og tunge køyretøy.

Det er føresett at takstane blir regulerte i samsvar med prisutviklinga. Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn føresett, er det lagt til grunn at bompengeselskapet kan auke takstane med inntil 20 pst. og forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er brutto bompengeinntekter rekna til om lag 1 540 mill. kr, fordelt med 810 mill. kr til investeringar, 530 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og 200 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

5.3 Førebels forslag til finansieringsplan

Ein førebels finansieringsplan for samla utbygging av E6 på Helgeland, basert på ein samla utbyggingskostnad på 5 190 mill. kr, er vist i tabell 5.2. Medrekna kompensasjon for auka meirverdiavgift er utbygginga av E6 på Helgeland føresett

Tabell 5.2 Førebels finansieringsplan for den samla utbygginga

	Mill. 2014-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	1 970	2 410	4 380
– Store prosjekt	1 580	1 600	3 180
– Programområda	70	190	260
– Fornyng	320	620	940
Bompengar	660	150	810
Sum	2 630	2 560	5 190

finansiert med 84 pst. statlege midlar og 16 pst. bompengar.

Trafikkføresetnadene går fram av kapittel 4. Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 15 mill. kr
- Bruk av brikke: 80 pst.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år. Det er rekna på eit pessimistisk alternativ med desse endra føresetnadene:

- Kostnadsauke på 10 pst.
- 10 pst. lågare ÅDT i samanlikningsåret 2015
- Ingen årleg trafikkvekst
- Lånerenta aukar til 8 pst. frå 2020
- Takstauke på 20 pst. eitt år etter at utbygginga er fullført.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 20 år. Prosjektet E6 Helgeland omfattar mange delprosjekt. Prosjektet er derfor meir fleksibelt enn eit enkeltprosjekt, slik at omfanget av utbygginga kan tilpassast dei økonomiske rammene. I kontrakten som skal prøvast ut på dette prosjektet, jf. nærare omtale i kapittel 7, er det dessutan lagt opp til at prosjektet kan styrest mot ein fastsett sluttsom ved å bruke opsjonsvilkår i kontrakten. Det er derfor høve til å endre omfanget av arbeida også etter at kontrakten er inngått. Dette inneber at dersom kostnadene på nokre av delstrekningane aukar, kan det innebere at andre delstrekningar ikkje blir bygde.

Det er også rekna på eit optimistisk alternativ med:

- Lånerente: 5 pst.
- 5 pst. høgare ÅDT i samanlikningsåret 2015

Med desse føresetnadene vil innkrevjingsperioden bli redusert frå 15 år til om lag 13 år.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg for E6 Korgen – Bolna (E6 Helgeland nord)

Utbygginga av E6 Helgeland mellom Korgen i Hemnes kommune og Bolna i Rana kommune er føresett starta opp hausten 2014, med fullføring av siste delstrekning i løpet av 2018. Det er lagt opp til å starte innkrevjinga i dei to bomstasjonane på strekninga, Skamdalen og Reinforshel, i 2015.

Det er lagt til grunn 1 360 mill. 2014-kr i statlege midlar frå ramma til store prosjekt, fordelt med 1 130 mill. kr i perioden 2014–2017 og 230 mill. kr i perioden 2018–2023. Dette er 300 mill. kr ut over ramma til prosjektet i Meld. St. 26 (2012–2013). Restbehovet på 330 mill. kr er føresett finansiert med bompengar. Medrekna kompensasjon for auka meirverdiavgift er utbygginga av E6 Helgeland nord følgjeleg føresett finansiert med 80,5 pst. statlege midlar og 19,5 pst. bompengar. Forslag til finansieringsplan for strekninga Korgen – Bolna er vist i tabell 6.1. I 2013 er det nytta om lag 40 mill. kr til planlegging, prosjektering, grunnverv m.m. Midlane vart stilte til disposisjon gjennom mellombels omdisponering av statlege midlar innafor Statens vegvesen sine fullmakter. I 2014 er det venta eit forbruk på om lag 100 mill. kr. Det er derfor føresett at bompengeselskapet stiller til disposisjon til saman 140 mill. kr til prosjektet E6 Helgeland nord i 2014.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen, jf. kapittel 5, er brutto bompenginntekter rekna til om lag 640 mill. kr, fordelt med 330 mill. kr til investeringar, 230 mill. kr til å dekke finansi-

Tabell 6.1 Finansieringsplan for E6 Bolna – Korgen (Helgeland nord)

	Mill. 2014-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	1 130	230	1 360
Bompengar	330		330
Sum	1 460	230	1 690

eringskostnader og 80 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Innkrevjingsperioden er rekna til 15 år i kvar av dei to bomstasjonane. Det er også rekna på eit alternativ med dei same pessimistiske føresetnadene som i kapittel 5. Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 20 år. Med det optimistiske alternativet er innkrevjingsperioden rekna til om lag 13 år. Det er lagt til grunn at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma, jf. kapittel 5.

7 Utprøving av alternativ kontraktstrategi

For å leggje til rette for effektiv gjennomføring av utbetringane på E6 mellom Korgen og Bolna er det lagt opp til å prøve ut ein ny kontraktstrategi. Kontraktstrategien som skal prøvast ut, vil innebære at utbygginga av dei 10 delstrekningane og det meste av drifta og vedlikehaldet av E6 mellom Korgen og Bolna blir lyst ut i ein samla konkurranse. Dette inneber at det blir same entreprenør som vil stå for utbygging, drift og vedlikehald. Kontrakten vil ha ei lengde på inntil 15 år og er kalla «vegutviklingskontrakt».

Utbygginga av delstrekningane vil skje fortløpande over ein periode på fire-fem år i første del av kontraktperioden. Utbygginga blir finansiert med statlege midlar og lån frå bompengeselskapet. Drift og vedlikehald vil på vanleg måte bli finansiert med statlege midlar over kap. 1320 post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant og køyretoytilsyn m.m.

Kontraktforma vil innebære at entreprenøren får ansvar for å prosjektere og byggje dei 10 delstrekningane i ein totalentreprise basert på vedtekne reguleringsplanar og gjeldande krav til vegstandard. Entreprenøren vil i utbyggingsfasen ha risikoen knytt til val av tekniske løysingar, mengder og kostnader knytt til dette. I tillegg vil entreprenøren ha risikoen knytt til å oppretthalde

vegstandarden på dei strekningane som han har bygd ut, i heile kontraktperioden. Statens vegvesen vil ha den økonomiske risikoen knytt til grunnforhold og eventuelle endringar i planar eller krav til vegstandard.

Entreprenøren vil også få ansvar for drift av E6 på strekninga Korgen – Bolna samt E12 med sidearmar, til saman nærare 170 km.

Formålet med vegutviklingskontrakten er å oppnå stordrifts- og koordineringsgevinstar ved at entreprenøren får eit meir langsiktig og samla ansvar for mange oppgåver på ei lengre strekning. Koplinga mellom utbygging/utbetring og etterfølgjande drift og vedlikehald vil vere incitament for entreprenøren til å finne fram til kvalitetsmessig gode løysingar. Ein annan viktig fordel med denne kontraktstypen er innsparte byggherrekostnader som følgje av mindre behov for byggherrepersonell.

Statens vegvesen har også ved bruk av vegutviklingskontrakt ansvar for reguleringsplanlegging og grunnverv, og etaten har alt utført dei planleggingsarbeida som var nødvendige for utarbeiding av vedtekne reguleringsplanar. Desse ligg til grunn for gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Ved bruk av vegutviklingskontrakt blir alt prosjekteringsarbeid, med nokre få unntak, utført av entreprenøren innafor rammene av Statens vegvesen sine generelle retningslinjer. Entreprenøren vil då både ha høve til å styre prosjekteringsoppgåvene optimalt saman med byggearbeida, og høve til å finne nye og alternative løysingar av oppgåvene.

Vegutviklingskontrakten gir entreprenøren handlefridom i prosjekteringsarbeidet. For sjølve vegbygginga er horisontalkurvaturen fastsett gjennom vedtekne reguleringsplanar, men vertikkalkurvaturen blir fastsett av entreprenøren innafor gitte rammer. Arbeid med masseflytting kan på denne måten optimaliserast av entreprenøren. Alle bruer blir også fullt ut prosjekterte av entreprenøren. Ut over generelle retningslinjer stiller Statens vegvesen berre krav til brulengder og -breidder. Bruene kan dermed prosjekterast og byggast på mest lønnsame måte, tilpassa entrepre-

nøren sitt produksjonsopplegg. Her vil til dømes standardisering av bruløysingar og byggemetodar kunne gi innsparingar.

Av omsyn til helse, miljø og tryggleik (HMS) blir tunneldrivinga prosjektert av Statens vegvesen og gjennomført som utføringsentreprise. Det er ikkje ønskeleg at entreprenørane skal konkurrere om mengder på stabilitetssikring av tunnelar. Alt elektroarbeid blir prosjektert og gjennomført av entreprenøren.

For drift og vedlikehald av vegstrekninga blir det skilt mellom dei strekningane der entreprenøren har bygd ny veg og strekningar der entreprenøren berre skal drifte eksisterande veg. Drift og vedlikehald av strekningar som entreprenøren ikkje har utbetra, blir utført i samsvar med Statens vegvesen sine ordinære driftskontraktar. På ny veg får entreprenøren berre betalt for snøbrøyting og anna veravhengig arbeid som han ikkje kan påverke. Det blir ikkje gitt honorar for vedlikehald fordi entreprenøren kan påverke omfanget av dette gjennom utbygginga av desse strekningane. Dette er eit viktig incitament for entreprenøren til å velje løysningar med god kvalitet i byggefasen, til dømes ved val av materialar for vegoverbygginga og val av løysningar for drenering.

Etter gjennomføring av KS2 og det som kom fram der, har Statens vegvesen vidareutvikla konkurranseforma. Tildelinga vil no bli gjennomført etter såkalla konkurranseprega dialog. Denne konkurranseforma utnyttar dei aktuelle tilbydarane sin kreativitet til både å finne tekniske løysningar med god kvalitet og løysningar som gir redusert vedlikehald. Tilbydarane sin dugleik innafor både prosjektering, bygging, drift og vedlikehald blir utfordra i tildelingsfasen, og arbeida blir tildelt den entreprenøren som viser seg best eigna for dei spesielle utfordringane som vegutviklingskontrakten gir. Dei kreative resultatata frå tildelingsfasen blir så nytta vidare i gjennomføringsfasen.

Statens vegvesen vil evaluere vegutviklingskontrakten. Ei slik evaluering vil vere viktig for å systematisere erfaringar med kontrakten og som grunnlag for å vurdere bruk på vegstrekningar andre stader i landet.

8 Garantiar

Som det går fram av kapittel 3, har Nordland fylkeskommune og Grane, Vefsn og Rana kommunar fatta vedtak om garantiar for eit bompengelån på inntil 590 mill. kr til utbygging av E6 Korgen – Bolna. Garantien er fordelt med 295 mill. kr på

Nordland fylkeskommune, 11 mill. kr på Grane kommune, 98 mill. kr på Vefsn kommune og 186 mill. kr på Rana kommune.

Det er ein føresetnad at fylkesmannen i Nordland godkjenner dei kommunale garantiane og at Kommunal- og regionaldepartementet godkjenner den fylkeskommunale garantien. Garantistane sitt eventuelle utlegg kan dekkjast inn gjennom ein auke av reaktakstane med inntil 20 pst og forlenga innkrevjing med inntil 5 år.

9 Samferdselsdepartementet si vurdering

E6 er den viktigaste transportåra for vegtransport i Nord-Noreg og på Helgeland. E6 på Helgeland har låg standard og er prega av forfall. I tillegg er den utsett for ulykker. Det er derfor viktig å komme i gang med utbetring av strekninga. Samferdselsdepartementet tilrår det foreslåtte opplegget for utbygging og finansiering av E6 mellom Korgen og Bolna (Helgeland nord). For å redusere bompengebelastinga går regjeringa inn for å auke den statlege ramma til prosjektet med 300 mill. kr samanlikna med det som er lagt til grunn i Meld. St. 26 (2012–2013). Samanlikna med dei lokalpolitiske vedtaka er talet på bomstasjonar på strekninga redusert frå tre til to stasjonar. Ved å ta bort den planlagde bomstasjonen på Krokstrand er det rekna med ein reduksjon i drifts- og investeringskostnadane på til saman om lag 40 mill. kr. Det er i tillegg rekna med ein reduksjon i rentekostnadene på om lag 70 mill. kr samanlikna med det som ligg til grunn i dei lokalpolitiske vedtaka. Med det auka statlege bidraget får ein også redusert takstane i dei to attverande bomstasjonssnitta. I bomstasjonen ved Skamdal blir takstane reduserte frå 15 kr til 11 kr for lette køyretøy og frå 45 kr til 33 kr for tunge køyretøy. Dette tilsvarar ein takstreduksjon på om lag 27 pst. I bomstasjonen ved Reinforshei blir takstane reduserte frå 20 kr til 16 kr for lette køyretøy og frå 60 kr til 48 kr for tunge køyretøy. Dette tilsvarar 20 pst. takstreduksjon.

Departementet vil komme tilbake til opplegg for utbygging og finansiering av E6 Helgeland sør og E6 Brattås – Lien når det ligg føre tilstrekkelege avklaringar.

Nordland fylkeskommune og alle kommunane som er omfatta av utbygginga, med unntak av Hemnes kommune, har slutta seg til det foreslåtte opplegget for delvis bompengefinansiering av utbygginga. Etter at Hemnes kommune gjekk mot opplegget, blei saka handsama på nytt av Nord-

land fylkeskommune. Samferdselsdepartementet vil vise til at Nordland fylkeskommune då vedtok å oppretthalde si tilslutning til det foreslåtte bompenggeopplegget. Departementet vil også peike på at ingen av dei planlagde bomstasjonane er plasserte i Hemnes kommune.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til at utbygginga av dei 10 delstrekningane og det meste av drifta og vedlikehaldet av E6 mellom Korgen og Bolna blir lyst ut i ein samla konkurranse, slik at det blir same entreprenør som står for både utbygging, drift og vedlikehald. Departementet meiner dette prosjektet er godt eigna for ei slik kontraktform. Vidare vil ein med dette vinne erfaringar som kan vere nyttige i forhold til andre prosjekt. Dette er ein ny kontraktstype som må evaluerast og evt. utviklast vidare. Særleg er det viktig å vurdere tilnærmingar der entreprenøren får fleire insentiv til å finne fram til kvalitetsmessig gode løysingar. Kontraktforma vil ikkje ha konsekvensar for finansieringa av utgifter til drift og vedlikehald. Desse vil på vanleg måte bli finansi-

erte over kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant og køyretøytilsyn m.m.

10 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen – Bolna (E6 Helgeland nord) i Nordland, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen – Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen – Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

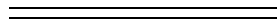
**til vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekninga
Korgen – Bolna i Hemnes og Rana kommunar
(E6 Helgeland nord) i Nordland**

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygging av E6 på strekninga Korgen Bolna (E6 Helgeland nord) i Nordland. Vilkåra framgår av denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.





Trykksak