



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 117 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av E10 Trældal – Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes (Nordland)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 25. mai 2012,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

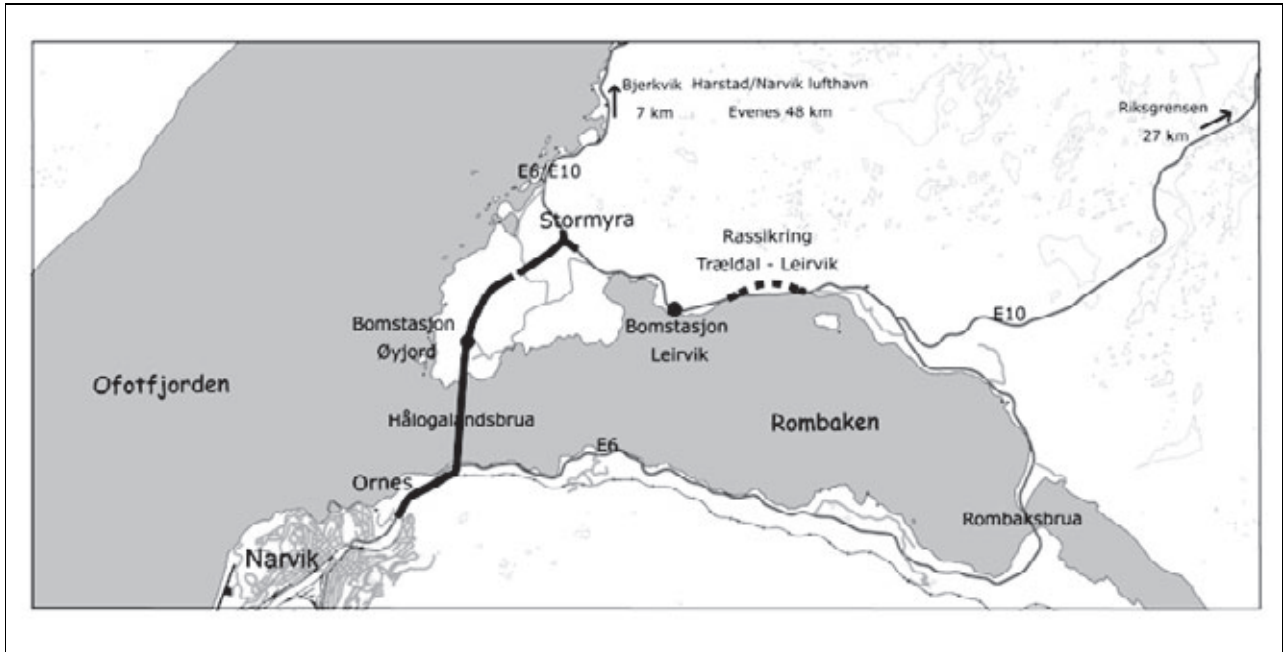
1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E6 Hålogalandsbrua mellom Narvik og Øyjord i Narvik kommune. Prosjektet omfatter også skredsikring av dagens E6/E10 på strekningen Trældal – Leirvik, nord for Rombaken. I tillegg inneholder proposisjonen forslag om nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes. Hålogalandsbrua vil erstatte Rombaksbrua som hovedforbindelse mellom Narvik og Bjerkvik. Dette vil gi store framkommelighetsgevinster for trafikantene, med 18 km redusert kjøreavstand mellom Narvik og Bjerkvik og 15-20 min. redusert kjøretid. Avstanden mellom Narvik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, reduseres tilsvarende. Planområdet er vist i figur 1.1.

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019,

side 261-262, og i Prop. 1 S (2011-2012), side 103. Det legges opp til anleggsstart i løpet av høsten 2012. Brua skal etter planen åpnes for trafikk i 2016, mens skredsikringstunnelen forventes åpnet for trafikk i 2014.

Samferdselsdepartementet legger i tillegg fram forslag om nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes. En nedlegging av lufthavnen i Narvik er i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og Inns. S nr. 300 (2008-2009) satt som en forutsetning for finansieringen av Hålogalandsbrua. Bakgrunnen for beslutningen er et lokalt vedtak som åpner for en avvikling av lufthavnen i forbindelse med bygging av ny bru. Det ville vært nødvendig med omfattende sikkerhetsinvesteringer for å forlenge den tekniske/operative godkjenningen som utløper 1. desember 2016.



Figur 1.1 Oversikt over planområdet

2 Omtale av utbyggingen

2.1 Dagens situasjon og prosjektomtale

Narvik har i løpet av de senere årene utviklet seg til å bli det største knutepunktet i Nord-Norge for distribusjon av gods. Store mengder gods kommer til Narvik fra Oslo via Sverige med ARE-togene (Arctic Railway Express), og blir distribuert videre ut til store deler av Nord-Norge. Det meste av denne godstransporten går nordover til Troms og Vest-Finnmark, men noe går også til Harstad, Lofoten og Vesterålen. Hovedmengden av returlast til ARE-togene er fisk fra Lofoten og Vesterålen. Denne aktiviteten har bidratt til trafikkvekst på hovedvegnettet i Ofoten.

E6/E10 er en viktig transportåre i landsdelen, som knytter sammen Ofoten, Lofoten og Vesterålen, Sør-Troms og Sverige via Riksgrensen. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er på om lag 2 900 kjt og tungtrafikkandelen ligger på 15-19 pst. Mellom Narvik og Bjerkvik er standarden dårlig når det gjelder vegbredde, kurvatur og bæreevne, og E6 på sørsiden av Rombaken er særlig ulykkesutsatt. I tiårsperioden 2001-2010 er det på strekningen mellom Narvik og Rombaksbrua registrert 33 personskadeulykker med 4 drepte og 7 hardt skadde. Strekningen mellom Trældal og Leirvik på nordsiden av Rombaken er en av de mest skredutsatte på E6 gjennom Nordland og er prioritert høyt i Statens vegvesens skredsikringsplan. Den dårlige vegstandarden, skredfaren og de mange ulykkene med personskade, kombinert

med at Narvik har utviklet seg til å bli et knutepunkt for distribusjon av gods, har aktualisert behovet for utbedring.

Hovedprosjektet E6 Hålogalandsbrua med tilførselsveger (6,4 km) starter ved Ornes like nord for Narvik sentrum og går nedenfor Ofotbanen via en 220 meter lang tunnel til Karistranda. Herfra bygges ny hengebru over utløpet av Rombaken til Øyjord. Brua får total bredde 13,8 m, inkl. 3 m gang- og sykkelfelt. Total brulengde blir 1533 m, med midtspenn 1145 m. Seglingshøyden blir på 40 m. På Øyjordsiden går deler av ny veg gjennom en 300 m lang tunnel til Stormyra, der den knyttes til dagens E6/E10. Tilknytningen til dagens veg skjer i begge ender via T-kryss. Delprosjektet E10 Trældal – Leirvik har en total lengde på 1,5 km, hvorav tunnelen utgjør 1,1 km. Tunnelen bygges med vegbredde 8,5 m.

2.2 Planstatus og kostnadsoverslag

Det har fra lang tid tilbake vært fokus på standarden på E6 nord for Narvik og behovet for tiltak. Gjennom arbeidet med konsekvensutredning og kommunedelplan for strekningen Narvik – Bjerkvik, som startet opp i 2003, ble ny trase med bru mellom Øyjord og Narvik avklart. Kommunedelplanen ble vedtatt i 2006. Reguleringsplanen for E6 Ornes – Stormyra ble vedtatt i mai 2008, mens reguleringsplanen for tiltakene på strekningen Trældal – Leirvik ble vedtatt i 2005.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet med ferdigstilt rapport

februar 2012. Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 2 420 mill. 2011-kr, som tilsvarer kvalitetssikrers forslag til styringsramme. Kostnadsrammen er fastsatt til 2 770 mill. kr. Omregnet til 2012-kr blir styringsrammen 2 480 mill. kr og kostnadsrammen 2 830 mill. kr. I overslaget inngår forutsatte kostnader på 10 mill. kr til etablering av bomstasjoner. Netto nytte (NN) for prosjektet er beregnet til 70 mill. kr, med netto nytte i forhold til totale kostnader på 0.

3 Lokalpolitisk behandling

Finansieringsopplegget for prosjektet ble behandlet av bystyret i Narvik kommune i møte den 26. mai 2011 (sak nr. 41/11). Det ble fattet følgende vedtak:

”1. Tilslutning til at prosjektet gjennomføres med delvis bompengefinansiering

Prosjektet ”E6 Hålogalandsbrua med tilførselsveger og Rassikringstunnel E6/E10 Trældal-Leirvik”, bygges og finansieres delvis med bompenger. De totale kostnadene er anslått til 2425 mill. 2011-kroner inkl. etablering av bomstasjon. Av de totale kostnadene dekkes 840 mill. kr ved innkreving av bompenger, 30 mill. kr i lokalt tilskudd innbetalt i 2016 og 1555 mill. kr i statlige midler hvorav 400 mill. kr bevilges i 2012 - 2013 og resterende 1155 mill. kr i perioden 2014 – 2017.

	mill. 2011-kr		
	2010 - 2013	2014 - 2017	Sum
Statlige midler	400	1155	1555
Bompenger	610	230	840
Lokalt tilskudd		30	30
Sum	1010	1415	2425

2. Plassering av bomstasjonene

Det etableres én bompengestasjon på ny E6 mellom brua og planlagt vegkryss ved Toppåsen og en på E10 mellom dagens Leirviktunnel og nærmeste avkjøring i Leirvik.

3. Innkrevingsmetode

Automatisk bomstasjon. Passeringene kan forhåndsbetales med AutoPass-avtale, eller betales i etterkant via nettet, på servicestasjoner, eller via tilsendt giro.

4. Anbefalte takster

Taksten for passering en vei settes til kr 100/300 for lett/tung bil for bomstasjon på ny E6 og kr 40/120 kr for lett/ tung bil (over 3500 kg) for bommen på E10. Takstene er i 2011-kr og indeksreguleres årlig i samsvar med prisstigningen, - første gang i 2012.

Det legges til grunn 20 % rabatt ved forskuddsbetaling. Bystyret ber om at det vurderes å innarbeide rabattordninger med månedstak, timeregul og åpnes for at flere kjøretøy kan knyttes til en avtale. Innkrevingsperioden settes til 20 år på E10 med innkrevingsstart i 2014 og 18 år på E6 med innkrevingsstart i 2016. Opphør i begge bommene i 2033.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 % og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år.

5. Kostnadsøkning – reduksjon

Eventuelle kostnadsøkninger er forutsatt dekket i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen for prosjektet forutsettes dekket av staten og bompengeselskapet, fordelt etter forholdet mellom Statens og bompengeselskapets andel i finansiering av prosjektet.

Kostnadsøkninger utover kostnadsrammen skal dekkes av Staten i sin helhet.

Endelig kostnadsramme for prosjektet fastsettes i forbindelse med KS2. Vanligvis ligger kostnadsrammen ca. 10 % høyere en styringsrammen (kostnadsoverslaget for prosjektet) men den kan ligge noe høyere.

Eventuelle besparelser skal på tilsvarende måte tilfalle staten og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger. Besparelser utover 10 % tilfaller Staten.

6. Garanti

Selskapets maksimale lånegjeld til dette prosjektet vil være på ca. 940 mill. kr i 2015 gitt en kostnadsramme på 2425 mill. 2011 kr. Narvik kommune stiller sammen med Nordland fylkeskommune en proratarisk selvskyldnergaranti på totalt 940 mill. kr fordelt slik:

Narvik kommune:	470 mill. kr
Nordland fylkeskommune:	470 mill. kr

Garantitiden settes til 22 år. Garantien reduseres i takt med nedbetaling av lånene

Utbygging og finansiering av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av E10 Trældal – Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes (Nordland)

7. I tiden fram til 2016 skal det jobbes politisk for å få statlig finansiering av det lokale tilskuddet på 30 mill.”

Narvik kommune har ved flere anledninger behandlet spørsmålet om nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes:

Bystyret i møte 12. oktober 2000, sak nr. 236/00 (pkt 5).

”Narvik kommune vil godta at Luftfartsverket avvikler sitt engasjement på Narvik lufthavn etter at Hålogalandsbrua er åpnet for trafikk. Det arbeides for at de statlige midler, årlig som i dag brukes til drift av Narvik lufthavn og som tilskott til flytrafikken på Narvik lufthavn, stilles til disposisjon for Hålogalandsbrua AS etter nærmere avtale med Staten, ved Luftfartsverket og Samferdselsdepartementet.”

Formannskapet i møte 30. november 2006, sak nr. 115/06 underpunkt stamveger.

”Utbygging av E6 Narvik nord for Bjerkvik igangsettes snarest mulig og senest i 2010. Prosjektet som inkluderer Hålogalandsbrua, finansieres ved bompengoordning, kompensasjon for nedleggelse av Narvik Lufthavn og ordinære stamvegmidler.”

Bystyret i møte 21. februar 2008, sak nr. 20/08 underpunkt stamveger.

”E6 Ny bru over Rombakken (Hålogalandsbrua) igangsettes i 2010. Ny bru Rombakken Ornes-Stormyra finansieres som bompengeprojekt og statlige bevilgninger. Det forutsettes avgiftsfri passering på strekningen Ornes – nåværende Rombakksbru – Stormyra. Prosjektet åpner mulighet for kompensasjonsmidler dersom Avinor avvikler sin virksomhet på Narvik lufthavn når brua er åpnet for trafikk.”

Bystyret i møte 23. oktober 2008, sak nr 140/08.

”Narvik bystyre opprettholder sitt vedtak i sak 20/08.”

Nordland fylkesting fattet 6. juni 2011 følgende vedtak (sak nr. 102/11):

”1. Fylkestinget slutter seg til at utbyggingen av prosjektet ”E6 Hålogalandsbrua med tilførselsveger og Rassikringstunnel E6/E10 Træl-

dal-Leirvik”, bygges og finansieres delvis med bompenger

2. Med en total kostnad på 2425 mill 2011-kr er fylkestinget enig i at følgende finansieringsplan legges til grunn for prosjektet:

	mill. 2011-kr		
	2010 - 2013	2014 - 2017	Sum
Statlige midler	400	1155	1555
Bompenger	610	230	840
Lokalt tilskudd		30	30
Sum	1010	1415	2425

Fordelingen av anleggskostnadene mellom staten og bompengeselskapet er etter dette 64/36.

3. Fylkestinget er enig i at det etableres én bompengestasjon på ny E6 mellom brua og planlagt vegkryss ved Toppåsen og en på E10 mellom dagens Leirviktunnel og nærmeste avkjøring i Leirvik. Innkreving av bompenger er basert på følgende forutsetninger.

- Automatisk bomstasjon
- Døgnkontinuerlig innkreving
- Tovegs/alternativt envegs innkreving
- Bomstasjoner etableres på ny E6 mellom brua og planlagt vegkryss ved Toppåsen og på E10 mellom dagens Leirviktunnel og nærmeste avkjøring i Leirvik

Taksten for passering (en vei) settes til kr 40/120.- (2011 kr) for lette/tunge kjøretøy (over 3500 kg) på E10 og kr 100/300.- (2011 kr) for lette/tunge kjøretøy (over 3500 kg) på E6 Hålogalandsbrua. Det legges til grunn 20 % rabatt ved forskuddsbetaling. Innkrevingsperioden er beregnet til ca. 20/18 år. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 % og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år.

4. Selskapets maksimale gjeld til prosjektet er beregnet til ca. 940 mill. kr i 2015 innenfor en total kostnad på 2425 mill. kr. Fylkestinget godkjenner at Nordland fylkeskommune, sammen med Narvik kommune, stiller en proratarisk simpel kausjon på inntil 940 mill. kr til bompengeselskapets låneopptak til prosjektet fordelt slik:

Nordland fylkeskommune:	470 mill. kr
Narvik kommune:	470 mill. kr

Garantien vil først komme til utbetaling dersom bompengeselskapets lån til dette prosjek-

tet ikke kan nedbetales etter at takstene er økt med 20 % og bompengerperioden er forlenget med 5 år. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen av lånene.

5. Fylkestinget er enig i at eventuelle kostnadsøkninger forutsettes dekket i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen for prosjektet forutsettes dekket av staten og bompengeselskapet, fordelt etter forholdet mellom Statens og bompengeselskapets andel i finansiering av prosjektet. Kostnadsøkninger utover kostnadsrammen skal dekkes av Staten i sin helhet. Eventuelle besparelser skal på tilsvarende måte tilfalle staten og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger. Besparelser utover 10 % tilfaller Staten. ”

4 Trafikkgrunnlag

Det legges opp til innkreving av bompenger i bomstasjoner på ny E6 ved Øyjord og på E10 i Leirvik, jf. figur 1.1.

Statens vegvesen har gjennomført beregninger av hvordan innkrevingen innvirker på trafikken. ÅDT er i dag om lag 2 900 kjt på E6/E10 gjennom Leirvik. Beregninger viser at med ny bru i 2016 ville trafikken her gått ned til om lag 480 kjt/døgn uten bompengeneinnkreving. Med bompengeneinnkreving er det beregnet at trafikken i Leirvik vil øke med 200 kjt/døgn, til 680 kjt/døgn i 2016. Økningen skyldes en antatt vridning av trafikkmønsteret pga. høyere bompengetakst på brua enn i Leirvik. For bomstasjonen på ny E6 ved Øyjord viser beregningen at trafikken i 2016 ville vært om lag 2700 kjt/døgn uten bompengeneinnkreving. Med innkreving er det beregnet at trafikken reduseres med om lag 760 kjt/døgn, til 1 940 kjt/døgn.

Det er dermed lagt til grunn at innkreving av bompenger vil føre til en samlet trafikkreduksjon på 280 kjt/døgn eller 18 pst. Reduksjonen skyldes dels noe færre reiser og dels mer samkjøring. Det er ikke lagt til grunn noen økning av betydning i kollektivreiser.

Trafikkgrunnlaget har vært gjennom ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er ingen merknader til trafikkvurderingene som er lagt til grunn.

5 Finansierings- og bompengelopplegg

Prosjektet forutsettes finansiert med statlige midler, bompenger og tilskudd fra Narvik kommune.

Statlige midler

Bygging og finansiering av prosjektet delvis med statlige bevilgninger må ses i sammenheng med en nedleggelse av Narvik lufthavn, Framnes, jf. St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. Nedleggelse av lufthavnen er fortsatt en forutsetning for å gjennomføre prosjektet, og framtidig innsparing for staten som følge av nedleggelsen skal bidra til finansieringen. Nedleggelse av lufthavnen gir innsparinger for staten gjennom innsparte midler fra flyrutekjøp, og for Avinor gjennom spart driftsunderskudd og sparte investeringer. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) ble det lagt til grunn 720 mill. 2009-kr i statlige midler til prosjektet, fordelt med 200 mill. kr i første fireårsperiode og 520 mill. kr i siste seksårsperiode. Annen finansiering utgjorde 1 480 mill. kr (bompenger, lokale tilskudd og innsparing ved nedleggelse av lufthavnen). Det foreslås nå 1 590 mill. 2012-kr i statlige bevilgninger, 860 mill. kr i bompenger og 30 mill. kr i tilskudd fra Narvik kommune. De statlige midlene er fordelt med 80 mill. kr i 2013 og 1 510 mill. kr i perioden 2014-2019. Av dette er 170 mill. kr forutsatt finansiert over post 31 Rassikring.

Bompengelopplegg

Finansieringsopplegget bygger på tovegs innkreving av bompenger i to automatiske bomstasjoner (AutoPASS). På ny E6 på Øyjord etableres bomstasjonen mellom brua og nytt vegkryss ved Toppåsen, mens bomstasjonen på dagens E6/E10 i Leirvik plasseres mellom dagens Leirviktunnel og nærmeste avkjøring. Innkrevingen på dagens E6/E10 er forutsatt startet i 2014, når skredsikringstunnelen åpnes for trafikk, mens innkrevingen i bomstasjonen på ny E6 på Øyjord forutsettes å starte i 2016, når brua åpnes for trafikk. Innkrevingen forutsettes avsluttet i 2032 i begge bomstasjonene. Det vil dermed foregå innkreving i overkant av 19 år i Leirvik og 17 år på Øyjord.

I samsvar med lokale vedtak er det i bomstasjonen på Øyjord lagt til grunn følgende takster:

- Lette kjøretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 100 kr (2011-kr).
- Tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg): 300 kr (2011-kr).

I bomstasjonen i Leirvik er det lagt til grunn følgende takster:

- Lette kjøretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 40 kr (2011-kr).
- Tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg): 120 kr (2011-kr).

Bompengetakstene forutsettes justert i samsvar med prisutviklingen. Det er i de lokale vedtakene lagt til grunn en rabatt på 20 pst. ved forskuddsbetaling. Iht. Eurovignettdirektivet er det ikke anledning til å sette en høyere rabatt enn 13 pst. på TEN-vegnettet. Norge har ønsket unntak fra denne regelen, og er i forhandlinger med EU-kommisjonen om dette. Det synes klart at et unntak ikke vil kunne omfatte E6 Hålogalandsbrua. Departementet legger derfor til grunn en rabatt på 13 pst. for alle kjøretøy som har brikke med abonnement, og 10 pst. for kjøretøy med brikke uten abonnement. Det vil bli etterskuddsbetaling både ved 10 og 13 pst. rabatt. Eurovignett direktivet gjelder for tunge kjøretøy. Det er lite praktisk å ha ulike rabattsatser for tunge og lette kjøretøy, og det legges derfor til grunn samme rabattopplegg for tunge og lette kjøretøy. Videre er det forutsatt fritak for betaling i samsvar med gjeldende retningslinjer. Endringen av rabattsatsene i forhold til lokale vedtak vil gi om lag ett år kortere innkrevings tid i begge bomstasjonene.

Med det foreslåtte innkrevingsopplegget og de forutsetninger som ligger til grunn, er det lagt til grunn at trafikantene vil betale til sammen 1 810 mill. kr i bompenger. Av de innbetalte bompengene vil 860 mill. kr gå til å dekke anleggskostnader, om lag 100 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet og om lag 850 mill. kr til å dekke finansieringskostnader i forbindelse med låneopptak.

Tabell 5.1 Finansieringsplan

	Mill. 2012-kr		
	2012-2013	2014-2019	Sum
Statlige midler	80	1 510	1 590
– post 30	80	1 340	1 420
– post 31		170	170
Bompenger	800	60	860
Lokalt tilskudd		30	30
Sum	880	1 600	2 480

Lokalt tilskudd

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det er lagt til grunn et tilskudd fra Narvik kommune på 30 mill. kr. Tilskuddet er forutsatt stilt til disposisjon i 2016.

Finansieringsplan

Finansieringsplanen som er lagt til grunn for prosjektet, framgår av tabell 5.1.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til disposisjon inntil 250 mill. kr til prosjektet i 2012.

Eventuelle kostnadsøkninger er forutsatt dekket i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkning inntil kostnadsrammen forutsettes dekket av staten og bompengeselskapet, fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger i finansieringsplanen basert på styringsrammen. Kostnadsøkninger utover kostnadsrammen skal dekkes av staten i sin helhet. Eventuelle besparelser på inntil 10 pst. tilfaller staten og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger i finansieringsplanen. Besparelser utover 10 pst. tilfaller staten.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan øke takstene med inntil 20 pst. og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn i finansieringsanalysen:

- Årlig trafikkvekst på 0,2 pst.
- Årlig prisstigning på 2,5 pst.
- Lånerente på 6,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader på vel 5 mill. kr pr. år.

Det er også regnet på et alternativ med følgende pessimistiske forutsetninger:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsramme.
- Betalende ÅDT blir redusert med 10 pst. i åpningsåret.
- Halvering av trafikkveksten.
- Innkrevingskostnadene øker med 50 pst.
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigning etter to år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til 24 år på dagens E6/E10 i Leirvik og 22 år på ny E6 på Øyjord. Prosjektet lar seg da nedbetale med en forlengelse av bompengerperioden på om lag 5 år. Dersom det oppnås en lavere lånerente enn 6,5 pst vil dette komme trafikantene gode, enten ved at takstene reduseres eller kortere innkrevingsperiode.

6 Garantier

Nordland fylkeskommune og Narvik kommune har vedtatt garantier for lånegjeld på inntil 940 mill. kr, fordelt med halvparten på hver, jf. vedtakene i kap. 3. Dette tilsvarer den maksimale lånegjelden som lå til grunn for den lokalpolitiske behandlingen. I det framlagte opplegget er maksimal lånegjeld beregnet til 1 570 mill. kr. Det legges likevel til grunn at dette ikke vil medføre høyere lånerente enn forutsatt i kap. 5.

Den kommunale garantien er godkjent av fylkesmannen i Nordland. Den fylkeskommunale garantien er godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementets vurdering

E6/E10 nord for Narvik er en av de viktigste transportårene i landsdelen. Den binder sammen regionene i Nordland og Troms, og har også tilknytning til Sverige via Riksgrensen. Narvik er et betydelig trafikkknutepunkt for distribusjon av gods på jernbane/veg. Bedre standard er dermed spesielt viktig både for næringslivet og befolkningen i Ofoten og landsdelen for øvrig.

Samferdselsdepartementet viser til at Hålogalandsbrua vil gi store framkommelighetsgevinster for trafikantene og næringstransportene, med inn-

korting av E6 med 18 km og kjøretiden med 15-20 min. Innkorting og standardheving forventes å gi betydelig nedgang i ulykkesnivået. Skredsikring av strekningen E10 Trældal – Leirvik reduserer risikoen for steinsprang for trafikken til og fra Riksgrensen og lokaltrafikken. Den nye bruforbindelsen gir også kortere reiseavstand mellom Narvik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Det er derfor lagt til grunn at Narvik lufthavn, Framnes, legges ned når Hålogalandsbrua åpnes for trafikk. Dette vil effektivisere luftfarten i regionen og styrke Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Innsparingene ved nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes, skal bidra til finansieringen av brua, jf. St.meld. nr. 16 (2008-2009).

I vedtaket fra Narvik kommune om nedlegging av lufthavnen vises det til at lufthavnen kan legges ned når brua er åpnet for trafikk. Brua skal etter planen stå ferdig i 2016. Samferdselsdepartementet innstiller derfor på at Narvik lufthavn, Framnes, legges ned når brua åpnes for trafikk. Narvik lufthavn, Framnes, tekniske/operative godkjenning er gyldig fram til 1. desember 2016. Skulle åpningen av brua bli forskjøvet utover denne datoen, vurderer Samferdselsdepartementet at lufthavnen senest legges ned ved utgangen av kontraktperioden for den statlig kjøpte flyruten mellom Narvik og Bodø 31. mars 2017. Dette under forutsetning av at Luftfartstilsynet finner at lufthavnens tekniske/operative godkjenning kan forlenges til dette tidspunktet.

Med de forutsetninger som er lagt til grunn i finansieringsplanen, er perioden med bompengerinnkreving beregnet til 17 år på ny E6 på Øyjord og i overkant av 19 år på dagens E6/E10 i Leirvik, hvilket går utover innkrevingsperioden på 15 år som normalt legges til grunn ved bompengerfinansiering. Departementet vektlegger at lokale myndigheter har samtykket i dette for å styrke økonomien og muligheten for realisering av prosjektet. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne øke takstene med inntil 20 pst. utover ordinær prisstigning og/eller forlenge bompengerperioden med inntil 5 år.

Narvik kommune ber om at det vurderes å innarbeide rabattordninger med månedstak/timeregulering, og at det åpnes for at flere kjøretøy kan knyttes til en avtale. Departementet mener i likhet med Statens vegvesen at det ikke er riktig med ytterligere rabattordninger som svekker økonomien for et bompengerprosjekt som må ha innkrevingsperiode ut over 15 år for å kunne realiseres.

8 Avtale

Samferdselsdepartementet

tilrår:

Etter at Stortinget har gjort vedtak om finansiering og utbygging av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av dagens E6/E10 på strekningen Trældal – Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og vilkårene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av E10 Trældal – Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes (Nordland).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av E10 Trældal – Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes (Nordland) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av E10 Trældal – Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes (Nordland)

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansieringa av E6 Hålogalandsbrua, og skredsikring av E10 Trældal – Leirvik (Nordland). Vilråene fremgår av denne proposisjonen.

galandsbrua i 2016. Dersom åpningen av brua blir forskjøvet, legges lufthavnen senest ned ved utløpet av lufthavnens tekniske/operative godkjenning 1. desember 2016, eller dersom denne kan forlenges, senest ved utgangen av inneværende anbudsperiode for kjøp av flyruten Narvik-Bodø 31. mars 2017.

II

Stortinget samtykker i at Narvik lufthavn, Framnes, legges ned samtidig med åpningen av Hålo-

III

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.