



St.prp. nr. 3

(2002–2003)

Den nye Svinesundsforbindelsen m.m.

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 4. oktober 2002,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Den nye Svinesundsforbindelsen

1.1 Bakgrunn

Ny Svinesundsforbindelse inngår i arbeidet for å bygge ut E6 til sammenhengende veg med fire kjørefelt mellom Oslo og Göteborg. Hovedformålet er å bedre trafikksikkerheten på vegen, samt fremkommeligheten spesielt for tungtrafikken mellom Norge og Sverige og til/fra kontinentet. Prosjektet omfatter ny E6 med fire kjørefelt mellom «Nordby trafikplatt» i Sverige og Svingenskoen i Norge, inklusiv en ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen ved Svinesund.

På norsk side omfatter prosjektet ny E6 over en 4,5 km lang strekning, samt norsk andel av ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden. Vegen bygges i tråd med den nye stamvegnormalen som en firefelts motorveg med vegbredde 20 meter og rekkverk i midtdelene. Videre omfatter prosjektet arealer og anlegg for bompengeneinnkreving, samt nødvendige arealer for tollstasjoner, passkontroll og kjøretøykontroll. I tillegg inngår noen tiltak på eksisterende veg for å tilpasse den til sin nye funksjon. For nærmere omtale av prosjektet vises til St.prp. nr. 68 (2001–2002) *Forsert utbygging av E6 gjennom Østfold. Finansiering av ny Svinesundsfor-*

bindelse gjennom en felles bompengoordning med Sverige. Revidert fase 1 av Østfoldpakka.

Stortinget la ved behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001–2002) hovedpremissene for norsk deltakelse ved realiseringen av ny Svinesundsforbindelse. I tråd med Stortingets behandling blir det lagt opp til at forbindelsen skal fullfinansieres med bompenger fra en felles norsk-svensk bompengoordning på riksgrensen ved Svinesund, jf. Innst. S. nr. 265 (2001–2002).

Norges og Sveriges regjeringer signerte 7. august 2002 en avtale mellom de to stater, der premissene for en felles norsk-svensk bompengoordning ved Svinesund fastlegges.

Det ble ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 68 (2001–2002) ikke tatt endelig stilling til hvordan den norske delen av prosjektet skal organiseres. Det ble lagt opp til at Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2002–2003) skulle komme tilbake med en nærmere vurdering av organiseringen, herunder de bevilgningmessige konsekvensene av dette.

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem et forslag til hvordan den norske delen av ny Svinesundsforbindelse skal organiseres. Hovedtrekk i forslaget er redegjort for i St.prp. nr. 1 (2002–2003).

1.2 Forslag til organisering av den norske delen av prosjektet

Det foreslås at det opprettes et bompengeselskap, Svinesundsforbindelsen AS, heleid av Statens vegvesen. Svinesundsforbindelsen AS skal ha som formål å ta opp nødvendige lån til å finansiere utbyggingen, samt forestå innkreving av bompengene. Selskapet må etableres i 2002.

Videre fremmes forslag om at Svinesundsforbindelsen AS skal ta opp lån fra staten. Det forutsettes at lån blir gitt på markedsmessige vilkår. Rentevilkårene som selskapet skal underlegges, vil bli vurdert senere. Det vil bli inngått låneavtale mellom Staten og Svinesundsforbindelsen AS.

Den statlige lånebevilgningen vil utgjøre en låneramme. Svinesundsforbindelsen AS vil trekke på lånerammen i samsvar med de midler som skal stilles til rådighet for Statens vegvesen til utbygging av prosjektet. Lånerammen det enkelte år skal vedtas av Stortinget gjennom behandlingen av statsbudsjettet. Det legges til grunn at det årlig avsettes en låneramme som inkluderer tilstrekkelig avsetning for usikkerhet. Dette vil gi en fleksibilitet i finansieringen på samme måte som for andre lånefinansierte bompengeprojekter. En slik fleksibilitet er viktig for å sikre rasjonell gjennomføring av prosjektet. Det skal kun betales renter av de midler som Svinesundsforbindelsen AS nytter av den årlige låneramma. Renter på lån vil bli akkumulert frem til bompenginnkrevningen starter.

Det er i St.prp. nr. 68 (2001–2002) oppgitt en styringsramme for den norske delen av prosjektet på 730 mill. kr og en kostnadsramme på 830 mill. kr (2002-kr). I tillegg kommer kostnader for etablering og nedlegging av bomstasjoner. Disse kostnadene er foreløpig ikke avklart. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette.

Ny Svinesundsforbindelse skal etter planen åpnes for trafikk i 2005. Bompenginnkrevningen skal starte når forbindelsen åpnes for trafikk. Driftsutgifter til Svinesundsforbindelsen AS frem til innkrevningen starter (utgifter til å administrere selskapet, herunder lønnsutgifter til daglig leder av selskapet, planlegging av innkrevningen og registrering av selskapet i Brønnøysund-registeret), skal på samme måte som midler til utbyggingen dekkes gjennom lån.

Betaling av renter og nedbetaling av lånet vil starte når vegen åpnes for trafikk. Betaling av renter og avdrag vil bli tilpasset takten i bompenginntektene.

Innkreving av bompenger skal opphøre når lånegjelden i begge land er nedbetalt.

Lån, kapitalinnskudd, samt renter og avdrag på lån vil bli ført på statsbudsjettet på egne kapitler og poster. Selskapet etableres med minimum aksjekapital, dvs. 100 000 kr. Det opprettes nå følgende kapitler og poster:

- Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS
- Post 90 Kapitalinnskudd
- Post 91 Lån

1.2.1 Avvikling av midlertidig løsning for 2002

For å sikre anleggsstart på prosjektet i 2002, vedtok Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001–2002) at det i første omgang skulle bevilges 45 mill. kr til prosjektet på kap. 1320 Statens vegvesen, post 34 Ny Svinesundsforbindelse. Ovennevnte forslag til organisering vil innebære et annet finansieringsopplegg. Regjeringen foreslår derfor at bevilgningen for 2002 nullstilles ved at disse midlene gjenbevilges som et lån, og inngår i lån som Svinesundsforbindelsen AS tar opp.

2 Omorganisering av Statens vegvesen

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.

I St.prp. nr. 60 (2001–2002) ble det orientert om kostnader ved omorganisering av Statens vegvesen. I proposisjonen la departementet opp til at kostnadene for 2002 på til sammen 255 mill. kr skulle dekkes innenfor post 23 og post 30 med henholdsvis 200 mill. kr og 55 mill. kr. For post 23 ble det lagt opp til å overskride bevilgningen for 2002 med 200 mill. kr mot tilsvarende innsparing i 2003. For post 30 skal 55 mill. kr finansieres ved omprioritering fra diverse vegprosjekter.

Regjeringen er kommet til at det vil være mest hensiktsmessig å bevilge 200 mill. kr på post 23.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om den nye Svinesundsforbindelsen m.m.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om den nye Svinesundsforbindelsen m.m. i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om den nye Svinesundsforbindelsen m.m.

I

I statsbudsjettet for 2002 gjøres følgende endringer:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i> , forhøyes med fra kr 5 312 000 000 til kr 5 512 000 000	200 000 000
	34	Ny Svinesundsforbindelse nedsettes med fra kr 45 000 000 til kr 0	45 000 000
1322 (NY)		Svinesundsforbindelsen AS	
	90 (NY)	Kapitalinnskudd, bevilges med	100 000
	91 (NY)	Lån, bevilges med	45 000 000

II

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å opprette et bompengeselskap Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet skal ta opp

lån og innkreve bompenger til finansiering av norsk del av ny Svinesundsforbindelse. Svinesundsforbindelsen AS skal i helhet eies av Statens vegvesen.

