

Innst. S. nr. 32.

(1998-99)

Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av ny rv 35 Lunner-Gardermoen i Oppland og Akershus.

St.prp. nr. 85 (1997-98).

Til Stortinget.

SAMMENDRAG

Innledning

Proposisjonen gjelder plan for utbygging og delvis bompengefinansiering av ny rv 35 mellom rv 4 ved Grualia i Lunner kommune i Oppland og den nye hovedflyplassen på Gardermoen i Nannestad kommune i Akershus.

Rv 35 på strekningen Jesheim-Hønefoss vil inngå i stamvegnettet (stamveg rute 17) når ny veg på strekningen Lunner-Gardermoen er vedtatt.

Den nye vegen vil være av betydning for Hadelands- og Ringeriksregionen. Vegen vil gi en kommunikasjonsmessig forbedring for Hadeland og Ringerike samt for hele Vest-Oppland og Romerike. Den vil også være en omkjøringsmulighet nord for Oslo for trafikk som i dag går gjennom byområdet.

Anleggsstart kan tidligst skje mot slutten av 2000 og åpning høsten 2003.

Prosjektet ble første gang omtalt i St.prp. nr. 90 (1991-92) Utbygging og finansiering av hovedflyplass for Oslo-området på Gardermoen med tilhørende tilbringersystem og konsekvenser for Forsvaret.

Beskrivelse av prosjektet

Samlet veglengde blir ca. 26 km fordelt med ca. 9 km i Oppland og ca. 17 km i Akershus. Vegen skal bygges med 8,5 m bredde.

Prosjektet kan deles i tre parseller:

- Grualia-Akershus grense i Oppland.
- Oppland grense-Slettmoen i Akershus.
- Slettmoen-Kneppe i Akershus. Parsellen ble delt i to under reguleringsplanbehandlingen, en vestre del (Slettmoen-Hol Østre) og en østre del (Hol Østre-Kneppe).

Vegen starter ved Grualia på rv 4 sør for Roa i Lunner kommune i Oppland, og går gjennom en ca. 3,8 km

lang tunnel fram mot Brovoll og videre til fylkesgrensen mellom Oppland og Akershus. Deretter fortsetter vegen i skogsterreng mellom Leira og markagrensa fram til Slettmoen i Nannestad. Fra Slettmoen går vegen gjennom jord- og skogbruksterreng via kryss med rv 120 ved Hol Østre fram til Gardermoen og kryss med rv 174 ved Kneppe.

Bomstasjon er planlagt ved Brovoll like øst for tunnelen.

For parsellen fra Grualia til fylkesgrensen mellom Oppland og Akershus kom endelig planavklaring høsten 1997. Etter innsigelse fra Statens vegvesen Oppland til Lunner kommunes vedtak om lang tunnel, gjorde Miljøverndepartementet i oktober 1997 vedtak om statlig reguleringsplan for parsellen. I vedtaket går det fram at strekningen skal ha kort tunnel. Senere forslag om omgjøring av denne beslutningen ble avvist av Miljøverndepartementet i februar 1998.

For de øvrige parseller foreligger kommunale reguleringsplanvedtak. Vedtakene er endelig for alle parseller med unntak av delparsellen Hol Østre-Kneppe. Her foreligger innsigelse til utformingen av enkelte viltkryssinger, som isolert sett kan gi en merkostnad.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget dersom det viser seg at nåværende kostnadsanslag blir vesentlig endret som følge av endelige reguleringsplaner.

Trafikk

Trafikken mellom Roa og Nannestad går i dag i stor grad langs fylkesvegen over Romeriksåsen. Vegen har en årsdøgntrafikk på ca. 650 kjøretøy, og har meget dårlig standard. I trafikkberegningene er det lagt til grunn at denne vegen fortsatt skal holdes åpen for trafikk når den nye vegen er bygd.

Den årlige trafikkveksten er totalt beregnet til ca. 2 pst.

Trafikken gjennom bomstasjonen ved Brovoll like øst for tunnelen det første hele driftsåret etter åpning (2004) er beregnet til ca. 2p300 kjøretøy i døgnet med de valgte bompengetakstene. Ved Knepe er trafikken beregnet til 6p700 kjøretøy. Det er forventet en tungtrafikkandel på 13 pst. på den nye forbindelsen.

Miljøvirkninger

Vegen berører ikke områder som er vernet eller foreslått vernet etter naturvernloven. Prosjektet berører imidlertid elven Leira som er varig vernet mot kraftutbygging etter vassdragsloven. Mellom Grualia og Slettmoen går prosjektet gjennom relativt urørte skogsområder, der det kan ha negative konsekvenser for det biologiske mangfoldet. Det er imidlertid ikke påvist konkrete steder hvor sjelden flora eller fauna går tapt.

Den nye vegen vil gi reduserte miljøulempere på eksisterende veger. I den mellomliggende perioden etter at hovedflyplassen er åpnet og før den nye vegforbindelsen åpner, er det forventet en betydelig trafikkøkning over åsen. Denne trafikken må avvikles på den eksisterende fylkesvegen, og det kan i perioden forventes miljø- og trafikkproblemer på vegen. Det vil derfor bli foretatt enkelte mindre utbedringer, og økt vedlikeholdsinnsats vil bli vurdert. Lunner kommune planlegger tiltak for å sikre utsatte skoleveger.

Kostnader, finansiering og nytteverdi

Kostnadene for prosjektet er beregnet til 570 mill. 1998-kroner. Usikkerheten i overslaget er antatt å være innenfor +/- 10 pst.

Utbyggingen foreslås finansiert ved en kombinasjon av statlige midler (440 mill. 1998-kroner) og bompenger (130 mill. 1998-kroner). Et bompengedrag på 130 mill. 1998-kroner gir en bompengandelen på ca. 23 pst. av totalkostnadene. På bakgrunn av at prosjektet er beregnet å være samfunnsøkonomisk lønnsomt, og den sterke regionale betydning som vegen vil ha, finner departementet likevel å kunne akseptere den lave bompengandelen.

Med de forutsetninger som ligger til grunn for proposisjonen er prosjektets netto nytte beregnet til 300 mill. 1998-kroner.

Det legges opp til at bompengene kreves inn etter skuddsvis, og med en bompengeperiode på 13 år. Gjennomsnittlig bompenginntekt pr. kjøretøy er beregnet til kr 22,50. Basisforutsetninger som ellers lagt er lagt til grunn for finansieringsanalysen er nærmere omtalt i proposisjonen.

Bompengeselskapet Hadelandsvegen A/S skal stå for bompengerekruteringen.

Det legges opp til at bompengeselskapet stiller midler til rådighet i årene 1999-2001. De statlige midlene er forutsatt utbetalt i årene 2001-2003.

En eventuell kostnadsoverskridelse i anleggsperioden vil bli dekket i henhold til de overordnede retningslinjene for bompengeprojekter.

Akershus og Oppland fylkeskommuner gjorde våren 1996 vedtak om bruk av betinget refusjon i henhold til

retningslinjer angitt i St.prp. nr. 63 (1991-92). I ettertid har imidlertid kostnadene for prosjektet økt.

Betinget refusjon vil eventuelt komme til anvendelse i perioden 2002-2005. Prosjektet vil inngå i stamvegnettet når ny veg på strekningen Lunner-Gardermoen er vedtatt. En betinget refusjon må likevel tas av den fylkesfordelte rammen til de respektive fylker.

Lokal behandling

Den lokalpolitiske behandling er nærmere omtalt i pkt. 4 i proposisjonen.

Saken har vært til uttalelse i Lunner og Nannestad kommuner og Oppland og Akershus fylkeskommuner som er direkte berørt av utbyggingen, samt til nærliggende kommuner og fylkeskommuner til orientering og eventuell uttalelse. Uttalelsene støttet opp om fullføring av vegprosjektet så snart som mulig, og helst før den nye hovedflyplassen åpner. Av uttalelsene framgikk at man helst så at prosjektet ble fullfinansiert med statlige midler, men alle kunne akseptere at vegen delfinansieres med bompenger.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet legger vekt på at prosjektet vil gi en vesentlig tilgjengelighetsforbedring til den nye hovedflyplassen for søndre deler av Oppland og Buskerud. Samtidig vil den nye tverrforbindelsen sammen med rv 35 mot Hønefoss bli en effektiv ny øst-vest forbindelse nord for Oslo. For å utløse de regionale virkninger som er forventet i Hadelands- og Ringeriksregionen er den nye tverrforbindelsen nødvendig.

Departementet mener det er tatt rimelige hensyn til miljøforhold i planene for prosjektet og anbefaler utbygging av den nye tverrforbindelsen.

Ved anbefalingen har departementet lagt avgjørende vekt på at prosjektet har en tilfredsstillende samfunnsmessig lønnsomhet med en netto nytte på 300 mill. kroner og en nettonytte-/kostnadsbrøk på 0,7.

Departementet har lagt til grunn et betinget refusjonsbeløp på 40 mill. 1996-kroner fordelt med 20 mill. kroner på hvert fylke og en fylkeskommunal garanti for inntil 160 mill. i løpende kroner fordelt med 80 mill. kroner på hvert fylke.

Med en bompengefinansiering på 130 mill. 1998-kroner og en finansieringsplan med et låneopptak allerede i 1999 er betinget refusjon og fylkeskommunal garantibeløp beregnet på nytt med de endrete forutsetninger. Det er imidlertid ikke foretatt ny fylkeskommunal behandling. En betinget refusjon på 40 mill. 1996-kroner vil fremdeles være tilfredsstillende. Den fylkeskommunale garantien burde imidlertid ha vært 200 mill. løpende kroner, som vil være maksimal lånegjeld i år 2004 under pessimistiske forutsetninger. Dette er 40 mill. kroner mer enn det vedtatte fylkeskommunale garantibeløp på 160 mill. løpende kroner. Dersom de pessimistiske forutsetninger slår til, vil det være aktuelt å ta i bruk den betingete refusjonen. Dette vil bringe gjelden ned på ca. 153 mill. 1998-kroner, som vil være

mindre enn den vedtatte fylkeskommunale garantien. Saken er derfor ikke lagt fram for ny fylkespolitisk behandling for å få vedtak på et økt garantibeløp. Det vedtatte garantibeløp på 160 mill. løpende kroner antas å gi tilfredsstillende sikkerhet for de nødvendige låneopptak.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, visertil befaring i Nannestad og Lunner kommuner 28. oktober 1998 og om møte med representanter fra statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter, og videre representanter fra næringslivet, interesseorganisasjoner og naturvern- og friluftsansjoner.

Komiteen viser til at prosjektet rv 35 Lunner-Gardermoen er et prosjekt som knytter Vest-Oppland og Ringerike til den nye hovedflyplassen for Østlandsområdet på Gardermoen.

Komiteen har merket seg at prosjektet har en nyttekostnadsbrøk på 0,7. Vegen går inn i stamveggruten Jessheim-Hønefoss. Ruten blir også en viktig omkjøringsveg/avlastningsveg rundt Oslo. Prosjektet gir muligheter for videreutvikling av kommuner og region da disse blir knyttet opp til det nye vekstområdet som en hovedflyplass er.

Komiteen mener at Ringeriksregionen vil først få full nytte av dette prosjektet når resten av stamvegstrekingen mot Hønefoss blir gjennomført.

Komiteen mener det samme vil gjelde vegparsellens bruk som avlastnings- og omkjøringsveg for vestlige regioner og for framkommeligheten til Gardermoen.

Komiteen slutter seg til opplegget for delvis bompengefinansiering av ny rv35 Lunner-Gardermoen i Oppland og Akershus med en bompengandel på ca. 23 pst. av totalkostnaden.

Komiteen slutter seg til departementets syn når det gjelder de samfunnsøkonomiske vurderinger i forhold til den lave bompengandelen.

Komiteen forutsetter at en så lav bompengandel vil være unntaket og ikke regelen for framtidige bompengeprojekt. Prosjekt med lav bompengandel må derfor underlegges en særskilt behandling ut fra en total samfunnsøkonomisk vurdering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg den store velvilje og iver fra bompengeselskapet til å fremskynde prosjektet ved låneopptak og tidligere start.

Disse medlemmer vil bemerke at bompengedireksjonen kun skal gå til den nye riksvegparsellen, og vil presisere at når det fastsatte beløp er tatt inn, må oppkrevingen av bompenger således opphøre umiddelbart.

Disse medlemmer har merket seg at etter at flyplassen har åpnet, er belastningen på de eksisterende veger blitt uholdbar spesielt på vinterstid. Den økte belastningen vil også medføre en økt risiko for trafikkulykker.

Disse medlemmer ser positivt på en tidligere oppstart ved at bompengeselskapet lånefinansierer dette. Disse medlemmer ser det som en trafikk-sikkerhetsmessig og samfunnsmessig gevinst at vegen blir ferdigstilt tidligst mulig.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at Sosialistisk Venstreparti i den lokale behandlingen i Akershus og Oppland har gått inn for løsninger som reduserer naturinngrepene som følge av den nye riksvegforbindelsen. I Oppland har Sosialistisk Venstreparti bl.a. støttet det vedtaket som ble fattet i Lunnerkommunestyre om forlenget tunnelstreking. Dette medlem konstaterer at Miljøverndepartementet gjennom statlig reguleringsplan har satt til side vedtaket i Lunner. Dersom en endring av planen vil bety en langvarig utsettelse av prosjektet, finner dette medlem å kunne støtte det framlagte alternativ for ny rv 35.

Dette medlem vil imidlertid peke på at det ved realisering av ny rv 35 ikke vil være behov for å holde åpen den parallelle fylkesvegen. Dette medlem er klar over at spørsmålet om parallelle vegen i utgangspunktet er et anliggende for Oppland og Akershus fylkeskommuner, men vil peke på at to parallelle gjennomgående veger betyr økt slitasje på naturen og økte kostnader til vedlikehold.

Dette medlem ser det som en fordel at nåværende fylkesveg stenges for gjennomkjøring når ny rv 35 Lunner-Gardermoen tas i bruk. I stedet ser dette medlem det som et mulig alternativ at fylkene tilbakefører vegen til de opprinnelige eierne, slik at den fortsatt kan tjene som tilførselsveg til skogeiendommene og friluftsområdene.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

1. Prosjektet rv 35 Lunner-Gardermoen tas opp som riksveganlegg.

2. Bompengeselskapet «Hadelandsvegen A/S» får tillatelse til å kreve inn bompenger av trafikk gjennom bomanlegget til delvis finansiering av vegprosjektet.
3. Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet «Hadelandsvegen A/S» samt å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 19. november 1998.

Oddvard Nilsen,
leder.

Thore Aksel Nistad,
ordfører.

May Britt Vihovde,
sekretær.