

Innst. S. nr. 296

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av riksveg 4 i Oppland

St.prp. nr. 74 (2000-2001)

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram et forslag om innkreving av bompenger for å finansiere utbyggingen av fase 1 av den strekningsvise utbyggingen av Rv 4 i Oppland.

Fase 1 omfatter omlegging av Rv 4 på strekningen Reinsvoll - Hunndalen (omlegging forbi Raufoss), samt bygging av forbikjøringsfelt på Rv 4 på strekningen Lygna N - Einavoll.

Utbygging av Rv 4 i Oppland er sist omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Det heter her at strekningsvise investeringer på Rv 4 i Oppland prioriteres høyt i planperioden. Det går fram at planene for forsert utbygging av Rv 4 i Oppland er delt i to faser.

Forutsatt at det blir tilslutning til planene om delvis bompengefinansiering, kan omlegging forbi Raufoss (fase 1) gjennomføres i første fireårsperiode. I siste del av tiårsperioden er det aktuelt å legge om Rv 4 på strekningen Roa - Jaren (fase 2).

Departementet understreker betydningen av å se de to fasene i sammenheng. Det vises i denne forbindelse til at dette har vært en viktig forutsetning ved den lokale behandlingen av saken. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med et endelig forslag om innkreving av bompenger for å finansiere utbyggingen av fase 2 som egen sak. Det forutsettes her en helhetlig vurdering av investeringene i korridoren.

Begge utbyggingsfasene foreslås finansiert med en kombinasjon av statlige midler og bompenger. Det legges opp til å finansiere minst 50 pst. av utbyggingskostnadene ved bompenger. Det er forutsatt at bompengeinnkrevingen skal skje som parallellinnkreving i begge fasene. Bomstasjonen skal flyttes mellom fase 1 og fase 2. Når innkrevingen for fase 1 er avsluttet, forutsettes det at bommen tas ned. Innkrevingspunktet for

fase 1 kan dermed ikke benyttes til å kreve inn bompenger for fase 2.

Rv 4 inngår i det øvrige riksvegnettet, og er en hovedforbindelse mellom Oppland og Oslofjordområdet. Vegen har spesielt stor betydning for næringsliv og befolkning i Vest-Oppland.

Lokal og regional behandling

Den lokale og regionale behandlingen omtales i kap. 3 i proposisjonen.

Oppland fylkesting har ved behandlingen av etatenes forslag til Nasjonal transportplan gått inn for at utbyggingen av Rv 4 bør prioriteres, og fattet 7. juni 2000 vedtak i sak 18/00 om utbygging av Rv 4.

Alle kommunene har gitt sin tilslutning til det bompengeopplegget som går fram av fylkestingets vedtak. Det er i det vesentlige fattet likelydende vedtak i kommunene, jf. omtalen i proposisjonen om forutsetninger ellers i kommunene.

Nærmere om fase 1

Strekningen Reinsvoll - Hunndalen (Omlegging forbi Raufoss, Vestre Toten og Gjøvik kommuner) er svært ulykkesbelastet, og trafikken medfører støy og andre nærføringsulemper for beboerne langs vegen.

Prosjektet omfatter bygging av 13 km ny veg på østsiden av Raufoss sentrum med tre planskilte kryss, to kryssinger av Gjøvikbanen samt bygging av om lag 9 km lokalveger.

Ved å legge vegen utenom Raufoss sentrum får fjerntrafikken bedre framkommelighet, trafikkikkerheten bedres vesentlig og randbebyggelsen langs eksisterende veg får reduserte ulemper.

Det planlagte forbikjøringsfeltet på strekningen Lygna N - Einavoll vil bedre trafikkavviklingen og ulykkesrisikoen.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for den 13 km lange strekningen Reinsvoll - Hunndalen. Kostnadene ved utbyggingen er beregnet til 257 mill. 2001-kroner. Kostnadene ved etablering av bomstasjon kommer i tillegg, og disse er anslått til 12 mill. 2001-kroner. Reguleringsplan for bomstasjonen forventes godkjent i løpet av august 2001.

Kostnadene for strekningen Lygna N - Einavoll, et ca. 4 km langt forbikjøringsfelt, er beregnet til 26 mill. kroner.

Netto nytte/kostnadsforhold for fase 1 er 1,8. Det er vesentlig reduserte ulykkeskostnader og reduserte tidskostnader som fører til den gode nytten.

Det legges opp til å finansiere utbyggingen i fase 1 med 140 mill. kroner i statlige midler og 155 mill. kroner i bompenger (2001-kr), til sammen 295 mill. kroner. Dette gir en bompengeandel på 53 pst.

Det er ikke lagt opp til at bompengeselskapet skal ta opp lån.

Gjennomføringen av fase 1 vil starte med bygging av forbi kjøringsfeltet nord for Lygna.

I desember 2000 ble bompengeselskapet "Riksveg 4 A/S" opprettet med Oppland fylkeskommune som eier. Bompengeselskapet skal ha ansvar for bompengeinnkrevingen i begge fasene av prosjektet.

Det forutsettes én bom på nåværende Rv 4 ved Breiskallen, like sør for kommunegrensen mellom Vestre Toten og Gjøvik. Bompenggeinnkrevingen forutsettes startet opp første halvår 2002.

Med forutsetningene for bompengeberegningene er innkrevingsperioden for fase 1 beregnet til 4 år og 3 måneder.

Det samme takstnivå og rabattsystem er forutsatt å legges til grunn også i fase 2.

Status for arbeidet med fase 2

Fase 2 omfatter omlegging av Rv 4 på strekningen Roa - Jaren, omlegging av Rv 4 med bygging av forbikjøringsfelt på strekningen Amundrud - Lygna S samt utbedring av rv 34 på strekningen Grime - Vesleelva.

På strekningen Roa - Jaren arbeides det med plan for ny veg over en lengde på ca. 11 km. Kostnadene er foreløpig beregnet til 260 mill. kr, herunder kostnader til flytting/reetablering av bomstasjon for fase 2 med 10 mill. kroner. Foreløpige vurderinger av virkningene for prosjektet Roa - Jaren viser en betydelig reduksjon av miljølempen fra vegtrafikken og positiv effekt for trafiksikkerheten og framkommeligheten. Netto nytte/kostnadsforhold er foreløpig beregnet til 0,5.

For strekningen Amundrud - Lygna S pågår det planlegging for ny veg med forbikjøringsfelt over en lengde på ca. 3 km. Kostnadene er foreløpig beregnet til omlag 30 mill. kroner. Netto nytte/kostnadsforhold er foreløpig beregnet til 1,9.

Strekningen Grime - Vesleelva på riksveg 34 er smal og svingete. Kostnadene for utbedring av den 10 km lange strekningen er beregnet til omlag 60 mill. kr, og netto nytte/kostnadsforhold til 0,2.

I fase 2 legges det foreløpig opp til å finansiere utbyggingen med 170 mill. kr i statlige midler og 180 mill. kr i bompenger, til sammen 350 mill. kroner i perioden 2006-2011. Dette gir en bompengandel på 51 pst. Det er lagt til grunn en innkrevingsperiode for fase 2 på 4 år og 3 måneder.

Samferdselsdepartementet viser til at det er stor usikkerhet når det gjelder plangrunnlag og kostnadsoverslag for fase 2, men foreløpige beregninger viser at bompengefinansieringen av fase 2 er robust med hensyn til kostnadsøkninger.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet fremmer proposisjonen selv om fylkeskommunen ikke har behandlet handlingsprogrammet for 2002-2011.

Departementet legger betydelig vekt på den lokale viljen til å forsere utbyggingen av riksveg 4 med bompenger. Fylkestinget i Oppland og de berørte kommuner har gitt tilslutning til utbyggingen. Departementet forutsetter at fylkeskommunen prioriterer utbyggingen av Rv 4 ved behandlingen av handlingsprogrammet i juni 2001.

Departementet forutsetter at de krav og ønsker som er kommet fram under den lokale behandlingen om prioritering av andre prosjekter og tiltak på riksvegnettet i Oppland, blir vurdert ved behandlingen av handlingsprogrammet for fylkesfordelt ramme for perioden 2002-2011.

Departementet legger videre vekt på at utbyggingen vil gi bedre tilgjengelighet til hovedstadsområdet og hovedflyplassen på Gardermoen for en betydelig andel av næringsliv og innbyggere i Oppland.

Fase 1 er forutsatt utbygd med fire års bygge- og innkrevningstid. Departementet har ved anbefaling av parallellinnkrevning lagt vekt på den korte innkrevningstiden og at dette gir betydelig reduserte innkrevingskostnader. Forutsetningene for prosjektet viser at det ikke skal være nødvendig med låneopptak. Dersom forutsetningene for fase 1 skulle svikte, kan det bli nødvendig at bompengeselskapet tar opp et kortsiktig lån for å sikre rasjonell anleggsdrift.

I den lokale behandlingen har det vært lagt opp til bruk av fylkesmannens skjønnsmidler til kompensasjon for uheldige virkninger av bomplasseringen.

Departementet vil imidlertid peke på at det gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan er gitt tilslutning til at det ikke skal gis kompensasjon for bomstasjonsplassering ved statlige midler/bompenger.

Departementet forutsetter at dersom Stortinget gir sin tilslutning til utbyggingen, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med standardavtalen.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Marthe

Scharning Lund, Kari Manger, Sverre Myrli og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at utbygging av rv 4 i Oppland er omtalt i Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011.

Komiteen ser betydningen av at denne utbyggingen vil gi bedre tilgjengelighet til hovedstadsområdet og hovedflyplassen på Gardermoen for en stor andel av næringsliv og innbyggere i Oppland.

Komiteen legger videre vekt på at betydningen av denne vegstrekningen vil øke når ny rv 35 mellom Lunner og Gardermoen står ferdig høsten 2003.

Komiteen har merket seg at utbyggingen inndeles i 2 faser, og at disse skal ses i sammenheng. Komiteen har videre merket seg at fase 2 vil bli fremmet som egen sak, og at denne delen av utbyggingen vil bli omtalt i Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015.

Komiteen viser til at det i proposisjonen fremmes forslag om innkreving av bompenger for å finansiere utbyggingen av fase 1 som omfatter omlegging forbi Raufoss, samt forbikjøringsfelt på strekningen Lygna N – Einavoll.

Komiteen har merket seg at en ved å legge vegen utenom Raufoss sentrum bedrer trafikksikkerheten vesentlig, sikrer bedre framkommelighet for fjerntrafikken og samtidig reduserer ulempene for randbebyggelsen langs eksisterende veg.

Komiteen har merket seg at fylkestinget i Oppland og berørte kommuner går inn for å forsere utbyggingen av rv 4 med bompenger.

Komiteen vil peke på at proposisjonen er fremmet selv om fylkestinget ikke har behandlet handlingsprogrammet for øvrige riksveger for perioden 2002-2011. Komiteen vil i denne sammenheng understreke departementets forutsetning om at fylkestinget prioriterer utbyggingen av rv 4 ved behandlingen av handlingsprogrammet i juni 2001. Komiteen legger til grunn at dette er en forutsetning som må være på plass før Vegdirektoratet inngår avtale med bompengeselskapet.

Komiteen slutter seg til at gjeldende reguleringsplan for utbyggingen legges til grunn og at planarbeidet med utbedringen ved Lygna prioriteres, slik at det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele utbyggingen av fase 1. Komiteen vil understreke at det skal stilles krav til plangrunnlag og kostnadsoverslag med en usikkerhet på +/- 10 pst. før prosjektet tas opp til bevilgning. Komiteen forutsetter derfor at departementet kommer tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag for fase 1.

Komiteen flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er positiv til at fase 1 kan bygges ut med 4 års bygge- og innkrevingsetid, og slik gir betydelig reduserte innkrevingskostnader. Flertallet slutter seg til departementets forutsetning om at bomstasjonen fjernes når prosjektene i fase 1 er finansiert og at det ikke overføres midler til fase 2.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at Veslelva-Grime på rv 34 ligger inne i fase 2 i utbyggingen av rv 4.

Flertallet vil derfor komme tilbake til denne strekningen i forbindelse med behandling av finansieringsopplegget for fase 2. Flertallet har merket seg den lokalpolitiske behandling hvor det er forutsatt at utbyggingen av strekningen skal inngå i fase 2.

Flertallet har videre merket seg at Østre Toten kommune har forutsatt at midler til prioritering av rv 33/rv 34 innenfor det ordinære vegbudsjettet blir vurdert i forhold til trafikkutviklingen på rv 33 og at eventuelle utilsiktede virkninger ved utbyggingen av rv 4 med bompenger blir ivarettatt gjennom handlingsplanene for det øvrige riksvegnettet. Flertallet har også registrert at rv 33 har flere rasutsatte strekninger gjennom Skreiaberga. Flertallet vil peke på at det er fylkestingets ansvar å følge opp dette i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammene for det øvrige riksvegnettet.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil allerede nå varsle at Høyre vil gå imot å finansiere en utbygging av strekningen Veslelva-Grime på rv 34 med bompenger fra rv 4. Det er sannsynlig at bare en beskjeden andel av de betalende på rv 4 har nytte av prosjektet Veslelva-Grime på rv 34.

Disse medlemmer vil vise at Regjeringen i St. prp. nr. 81 (2000-2001) peker på at det å bruke bompenger til å finansiere vegprosjekter som ligger utenfor det naturlige influensområdet av et bompengeprojekt, ikke er i samsvar med de generelle retningslinjene gitt av Stortinget om hvem som kan pålegges å betale bompenger.

Disse medlemmer vil understreke at strekningen Veslelva-Grime på rv 34 kan utbygges med statlige riksvegmidler på det planlagte tidspunkt, forutsatt at Oppland opprettholder sin prioritering av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker, viser til sine merknader i Nasjonal transportplan 2002-2011.

Disse medlemmer viser til at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i over 40 mrd. kroner, mens bevilget til riksveger over statsbudsjettet til vegdrift, vedlikehold og investeringer er på kun om lag 10 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets forslag om en økning i Nasjonal transportplan til vegsektoren for perioden på 46 mrd. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at nåværende rv 4 allerede er betalt av bilistene gjennom altfor høye drivstoffavgifter og bilkostnader.

Disse medlemmer viser også til at bom på nåværende rv 4 vil medføre ytterligere høye transportutgifter for næringslivet, samtidig som vegen er en av Opplands viktigste pendlerveger.

Disse medlemmer støtter en utbygging av ny rv 4, men vil ikke ha innkreving av bomavgift på nåværende rv 4.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Prosjektet rv 4 bygges ut med etterskuddsinnkreving på ny trasé rv 4."

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Prosjektet rv 4 bygges ut med etterskuddsinnkreving på ny trasé rv 4.

4. KOMITEENS TILRÅDING

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

v e d t a k :

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til gjennomføring av fase 1 av utbygging av deler av riksveg 4 i Oppland.. Videre får selskapet ansvar for å oppta og administrere eventuelle lån. Vilkaene for fase 1 går fram av St.prp. nr. 74 (2000-2001) og Innst S. nr. 296 (2000-2001)
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for innkrevingen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 5. juni 2001

Oddvard Nilsen
leder

Ola Røtvei
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær