



Innst. S. nr. 144

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 35 (2006-2007)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 255 Jørstad-Segalstad bru med tilstøytande vegsystem i Oppland

Til Stortinget

SAMANDRAG

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av rv 255 frå Jørstad i Lillehammer kommune til Segalstad bru i Gausdal kommune med tilstøytande vegsystem.

Utbetring vil føre til enklare og tryggare forhold for alle trafikantgrupper på strekninga. I tillegg vil tilhøva bli betra for dei som er busette i området. Det er stor lokal semje om å prioritere utbetring av rv 255 og del-finansiere utbygginga med bompengar. Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtala i pkt. 3 i proposisjonen.

Omtale av utbygginga

Rv 255 mellom Jørstad ved Fåberg kyrkje i Lillehammer kommune og Segalstad bru i Gausdal kommune er 12,2 km lang.

På delstrekningane Jørstad-Follebu sør og Aulestad-Segalstad skal rv 255 byggjast om, i all hovudsak langs eksisterande veg. På desse strekningane skal det også byggjast gang- og sykkelveg. Krysset mellom rv 255

og rv 254 skal utbetrast, og det skal byggjast ny bru over elva Gausa ved Segalstad. Gjennom Follebu sentrum vil det bli gjennomført trafikktryggleiks- og miljøtiltak. For å betre miljøet er det dessutan lagt opp til å byggje om lag 4,7 km med støyskjermar/vollar langs rv 255. Vegen skal byggjast som avkøyrsleregulert hovudveg med 7,5 meter vegbreidde.

I prosjektet inngår også utbetring av fv 315 på strekninga Lundgård-Brubakken i Lillehammer kommune.

I tillegg inngår bygging av eit nytt fylkesvegsamband frå E6 til fv 312 ved Storhove, nord for Lillehammer sentrum. Eksisterande kryss mellom rv 255 og E6 skal byggjast om. Tilkomsten til Storhoveområdet frå rv 255 skjer i dag via E6 og fv 312 frå sør. Det nye sambandet vil korte inn køyrelengda for desse trafikantane med nærare 5 km. I tillegg vil det føre til at det blir samanhengande gang- og sykkelveg mellom Lillehammer sentrum og Segalstad.

Reguleringsplanane for rv 255 Jørstad-Segalstad bru vart godkjende av Lillehammer og Gausdal kommunar i juni 2005.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det ikkje ligg føre tilstrekkeleg planavklaring på einskilde mindre tiltak i totalprosjektet. Dersom manglande planavklaring fører til endringar i framdrifta i prosjektet, vil Samferdselsdepartementet seinare orientere Stortinget om dette.

Samla kostnadsoverslag for utbygginga er rekna til 252 mill. kroner. Fordelinga på delprosjekt går fram av tabell 3.1 i proposisjonen:

	Mill. 2006-kroner
Delprosjekt	Kostnad
Rv 255 Jørstad-Segalstad bru	203
Fv 315 Lundgård-Brubakken	10
Nytt fylkesvegsamband mellom E6 og fv 312 ved Storhove	25
Bomstasjonar på rv 255 og fv 315	14
Sum	252

Netto nytte (NN) for prosjektet rv 255 Jørstad-Segalstad bru er rekna til om lag -125 mill. kroner med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte-/kostnadsforholdet (NN/K) er rekna til -2,0. I denne berekninga inngår berre dei statlege vedlikehalds- og investeringskostnadane (60 mill. kroner). I eit tilfelle med rein statleg finansiering ville forholdet mellom netto nytte og kostnader ha vore -0,3.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet rv 255 Jørstad-Segalstad bru i juni 2007, og prosjektet er planlagt opna for trafikk hausten 2009. Utbetringa av fv 315 er føresett gjennomført i 2008, medan bygginga av det nye fylkesvegsambandet mellom E6 og fv 312 ved Storhove er føresett gjennomført i 2009.

Prosjektet er føresett finansiert med statlege midlar, bompengar og lokale tilskot. Forslag til finansieringsplan går fram av tabell 4.1 i proposisjonen:

	Mill. 2006-kroner		
	2006-2009	2010	Sum
Statlege midlar	42		42
Bompengar	188	-7	181
Tilskot frå Oppland fylkeskommune	5	7	12
Tilskot frå Gausdal kommune	5		5
Tilskot frå Lillehammer kommune	7		7
Lokale tilskot - kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift	5		5
Sum	252		252

I tråd med fastsett handlingsprogram for perioden 2006-2009 er det lagt til grunn 42 mill. kroner i statlege løyvingar til utbygginga av rv 255.

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing av bompengar i automatiske, ubemanna bomstasjonar. Det er føresett takst- og rabattsystem i tråd med gjeldande retningslinjer.

Bygginga av eit nytt fylkesvegsamband mellom E6 og fv 312 ved Storhove er føresett delfinansiert med bompengar frå bomstasjonane på rv 255 og fv 315. Eit slikt opplegg er i utgangspunktet i strid med prinsippet i bompengesaker om at dei som har nytte av eit tiltak også skal bidra til finansiering. Samferdselsdepartementet er likevel samd med Vegdirektoratet i at det er føremålstenleg at tiltaket inngår i totalprosjektet. Departementet legg særleg vekt på at tiltaket kan vurderast som del av eit samanhengande transportnett i området.

Oppland fylkeskommune har innarbeidd 5 mill. kroner til utbetring av fv 315 Lundgård-Brubakken i handlingsprogrammet for fylkesvegar i perioden 2006-2009, med utbetaling i 2008. Vidare har fylkeskommunen forplikta seg til å dekke 7 mill. kroner av kostnadene ved bygging av det nye fylkesvegsambandet mellom E6 og fv 312 ved Storhove, med utbetaling i 2010.

Gausdal og Lillehammer kommunar har sett av høvesvis 5 mill. kroner og 7 mill. kroner til prosjektet.

Ordninga med differensiert arbeidsgjevaravgift vart lagt om frå 1. januar 2004. Av ordninga er det til saman løyvd vel 5 mill. kroner (vel 2,5 mill. kroner i 2004 og 3 mill. kroner i 2005) til utbygginga av rv 255.

Eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Føresetnader elles for finansieringsplanen går fram av proposisjonen (pkt. 4). Med basisføresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år.

Fylkeskommunal garanti- og betinga refusjon

Oppland fylkeskommune har i møte i fylkestinget 25. oktober 2005 fatta vedtak om fylkeskommunal garanti for eit bompengelån på inntil 230 mill. kroner. Fylkeskommunen går vidare inn for at ordninga med betinga refusjon kan nyttast for dette prosjektet med inntil 55 mill. kroner frå den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Oppland i 2012 og 2013.

Etter gjeldande regelverk skal dei samla refusjonane i utbetalingsåret ikkje overskride 25 pst. av løyvinga til øvrig riksvegnett i det året avtale om forskottering blir inngått.

Samferdselsdepartementet har merka seg at med dei føresetnadene som er lagt til grunn for det pessimistiske alternativet, er ein betinga refusjon på 25 mill. kroner tilstrekkeleg til å sikre at innkrevjingsperioden ikkje overskrir 20 år. Departementet føreset derfor at fylkeskommunen sluttar seg til at den betinga refusjonen blir avgrensa til 25 mill. kroner, med ev. utbetaling i 2011-2013.

Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av prosjektet rv 255 Jørstad-Segalstad bru med tilstøytande vegsystem, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne

Strøm og Truls Wickholm, frå Framstegspartiet, Bård Hoksrud, leiaren Per Sandberg og Arne Sortevik, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, viser til at proposisjonen omfattar forslag til utbygging og finansiering av rv 255 frå Jørstad i Lillehammer kommune til Segelstad bru med tilstøytande vegsystem.

Komiteen vil peike på at rv 255 er einaste samband til skule, aktivitetar og naboar i området. Vegen er smal og svingete, og det er samanhengande randbusetnad og mange direkte avkøyrslar på strekninga. Vidare manglar det gang- og sykkelvegar på det meste av strekninga mellom Jørstad og Segelstad bru. Årsdøgntrafikken er om lag 4 000 køyretøy og det er nedsett fartsgrense på størstedelen av strekninga.

Komiteen vil vise til at utbetring vil føre til enklare og tryggare forhold for alle trafikantgrupper på strekninga. I tillegg vil tilhøva bli betra for dei busette i området.

Komiteen viser vidare til at utbygginga går inn i eit nytt fylkesvegsamband frå E6 til fv 312 ved Storhove, nord for Lillehammer sentrum. Eksisterande kryss mellom rv 255 og E6 skal byggjast om. Tilkomsten til Storhove frå rv 255 skjer i dag via E6 og fv 312 frå sør. Det nye sambandet vil korte inn køyrelengda for desse trafikantane med nærare 5 km. I tillegg vil det føre til at det blir samanhengande gang- og sykkelveg mellom Lillehammer sentrum og Gausdal kommune.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at ein lokalt no er vorte samde om ei utbygging og finansiering av ei utbygging som det er stort behov for.

Fleirtalet viser til at prosjektet er føresett finansiert med statlege midlar, bompengar og lokale tilskot. Vidare er bygginga av eit nytt fylkesvegsamband mellom E6 og fv 312 ved Storhove føresett delfinansiert med bompengar frå bomstasjonane på rv 255 og fv 315.

Fleirtalet viser til at delar av trafikken som passerer bomstasjonane på rv 255 og fv 315, også vil bruke det nye fylkesvegsambandet mellom E6 og fv 312 ved Storhove. Sambandet vil i tillegg føre til at det blir samanhengande gang- og sykkelveg mellom Lillehammer sentrum og Segelstad.

Fleirtalet viser til at det nye fylkesvegsambandet etter Vegdirektoratet sitt syn, derfor kan vurderast som del av eit samanhengande transportnett i området. Fleirtalet viser til at Samferdselsdepartementet er samd i dette.

Fleirtalet viser elles til vedtaka i Oppland fylkeskommune, Lillehammer kommune og Gausdal kommune som syner stor semje om prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at utbyggingsprosjektet omfatter rv 255 Jørstad-Segalstad bru som hovedprosjekt, samt utbedring av fv 315 på strekningen Lundgård-Brubakken i Lillehammer kommune og et nytt fylkesvegsamband fra E6 til fv 312 ved Storhove, nord for Lillehammer sentrum. Av de samlede anleggskostnadene går ca. 80 pst. til riksvegtiltak, ca. 14 pst. til fylkesvegtiltak og 6 pst. til bygging av bomstasjoner på hhv. rv 255 og fv 315.

Disse medlemmer understreker at prosjektene omtalt i proposisjonen er viktige og nødvendige for å bedre trafikkforholdene i de berørte områdene og på de berørte vegene.

Disse medlemmer mener likevel at statens oppgaver som vegholder ikke skal betales gjennom bompenger, og slett ikke i et totalprosjekt der bompenger også brukes til utbygging/utbedring av fylkeskommunale vegger. Disse medlemmer viser til departementets egen vurdering gjengitt i proposisjonen:

"Bygginga av eit nytt fylkesvegsamband mellom E6 og fv 312 ved Storhove er føresett delfinansiert med bompengar frå bomstasjonane på rv 255 og fv 315. Eit slikt opplegg er i utgangspunktet i strid med prinsippet i bompengesaker om at dei som har nytte av eit tiltak også skal bidra til finansieringa. Samferdselsdepartementet er likevel samd med Vegdirektoratet i at det er føremålstenleg at tiltaket inngår i totalprosjektet. Departementet legg særleg vekt på at tiltaket kan vurderast som del av eit samanhengande transportnett i området."

Disse medlemmer har merket seg at departementet ved å "tolke" prosjektet inn i et større og sammenhengende transportnett i området "tolker" seg frem til at prosjektet ikke lenger er "i strid med prinsippet i bompengesaker om at dei som har nytte av eit tiltak også skal bidra til finansieringa". Disse medlemmer er sterkt uenig i en slik konklusjon og i en slik fortolkning. Disse medlemmer mener Regjeringen og departementet på denne måten aktivt undergraver Stortingets egne vedtatte forutsetninger (alle partier unntatt Fremskrittspartiet) for bruk av bompenger til vegutbygging i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004) og St.meld. nr. 24 (2003-2004).

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) der det heter:

"Flertallet er positive til Regjeringens forslag om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet."

Og videre:

"Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevningen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etterskuddsinnskrevning skal være hovedregelen."

Disse medlemmer viser til at begge prinsipper brytes i denne saken.

Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke

spurt direkte gjennom lokal folkeavstemming, slik disse medlemmer mener man bør gjøre. Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har nedbetalingstid på 15 år og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale i svært lang tid. Disse medlemmer mener derfor at det er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger.

Disse medlemmer viser også til at bruk av bompengefinansiering gir brukerne hoveddelen av finansieringen, mens staten som er vegholder ofte tar den minste delen. I denne saken er statlig andel 17 pst. og bompengefinansiering hele 72 pst.

Disse medlemmer viser også til at 6 pst. av anleggskostnadene er bygging av bomstasjoner på rv 255 og fv 315. Hele 14 mill. kroner skal brukes til dette formålet. Disse medlemmer viser til at årlige kostnader for bompengeneinnkreving er oppgitt til 4 mill. kroner. I beregnet nedbetalingsperiode på 15 år utgjør samlede innkrevingskostnader hele 60 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at med foreslått finansieringsløsning skal bompengeselskapet ta opp lån og at lånerenten er oppgitt til 6,5 pst. Dersom beløpet som skal finansieres med bompenger lånefinansieres og nedbetales over 15 år, vil samlet rentekostnad bli på ca. 136 mill. kroner. Dette innebærer at samlede utgifter for bompengebetalerne for å stille 181 mill. kroner til disposisjon for prosjektet, blir på ca. 192 mill. kroner. Dette gir som resultat at kostnadene for bompeng bruk blir større enn finansieringsbidraget. Å stille til disposisjon for stat, fylkeskommunen og de to berørte kommunene 181 mill. kroner vil koste "brukerne" 196 mill. kroner ekstra; totalt 377 mill. kroner.

Disse medlemmer mener at en så kostbar finansiering er totalt uakseptabel og unødvendig. Prosjektets finansiering viser etter disse medlemmers vurdering at bruken av bompengefinansiering har løpt løpsk under denne regjeringen og nå er uten styring.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering, er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er investering og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning gi mulighet for et nødvendig løft innenfor vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner ved hjelp av bruk av bompengefinansiering kan "kjøpe seg" høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg "presse" til bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener det derfor også er viktig at en slik evaluering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Utbygging av rv 255 som beskrevet i St.prp. nr. 35 (2006-2007) til 203 mill. 2006-kroner, gjennomføres med statlige midler og etter fremdrift som omtalt i proposisjonen. Stortinget forutsetter at nødvendig budsjettøkning på kap. 1320 legges inn i Revidert nasjonalbudsjett. Utbygging av fv 315 og nytt fylkesvegsamband mellom E6 og fv 312 ved Storhove gjennomføres med fylkeskommunale og kommunale midler og med nødvendig samordning med tiltak på rv 255."

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Fremskrittspartiet:

Utbygging av rv 255 som beskrevet i St.prp. nr. 35 (2006-2007) til 203 mill. 2006-kroner, gjennomføres med statlige midler og etter fremdrift som omtalt i proposisjonen. Stortinget forutsetter at nødvendig budsjettøkning på kap. 1320 legges inn i Revidert nasjonalbudsjett. Utbygging av fv 315 og nytt fylkesvegsamband mellom E6 og fv 312 ved Storhove gjennomføres med fylkeskommunale og kommunale midler og med nødvendig samordning med tiltak på rv 255."

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 35 (2006-2007) og Innst. S. nr. 144 (2006-2007).

II

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. mars 2007

Per Sandberg
leiar

Torstein Rudihagen
ordfører

