



Innst. 372 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 104 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering og utbygging av rv. 2 Kongsvinger (Kurusand)–Slomarka i Hedmark

Til Stortinget

1. Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging av rv. 2 på strekninga Kongsvinger–Slomarka i Hedmark. Dette er andre etappe av utbygginga av rv. 2 mellom Kongsvinger og Kløfta i Hedmark og Akershus. Finansieringa av prosjektet er basert på statlege midlar og bompengar. Samferdselsdepartementet legg opp til at anleggsarbeida på strekninga Kongsvinger–Slomarka kan starta i 2011, og at prosjektet kan opnast for trafikk hausten 2014.

Riksveg 2 Kongsvinger–Kløfta er lokalpolitisk vurdert som eitt bompengeprojekt. Det er lokal tilslutning til at utbygginga av heile strekninga skal delfinansierast med bompengar. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 47 (2003–2004) slutta Stortinget seg til eit opplegg for delvis bompengefinansiering av strekninga Kløfta–Nybakk. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 64 (2004–2005) blei utbyggingsstandarden for strekninga endra frå tofelts veg til smal firefeltveg med breidde 16 m. Første del blei opna for trafikk i 2006, og heile strekninga sto ferdig i 2007.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt til grunn at utbygginga av rv. 2 mellom Kongsvinger og Kløfta skal vidareførast i første fireårsperiode. Det er lagt til grunn statlege midlar til anleggsstart på strekninga Kongsvinger–Slomarka i første fireårsperiode under føresetnad av tilslutning til eit opplegg for delvis bompeng-

gefinansiering av prosjektet. Fylkestinga i Hedmark og Akershus har seinare slutta seg til eit slikt opplegg.

Om rv. 2

Riksveg 2 er eit viktig regionalt samband frå Solør/Glomdalsregionen til Oslo/Akershus, og er mellomriksveg til Sverige. Vegen har i tillegg ein funksjon som lokalveg, og på lange strekningar er det bustader langs vegen, mange avkøyrslar og manglande tilbod for gåande og syklende. Riksveg 2 mellom Kongsvinger og Kløfta er om lag 60 km og har ein årsdøgntrafikk (ÅDT) som varierer mellom 7 000 og 14 000 køyretøy. Det er nedsett fartsgrense på 55 pst. av strekninga, og årleg er det rundt 20 ulukker med personskade.

Det ligg føre planar om å forlengja E16 frå Hønefoss til Gävle i Sverige. Dersom desse planane blir realiserte, vil rv. 2 bli ein del av ein framtidig E16 mellom Gävle og Bergen.

Omtale av utbygginga

Ny trasé for rv. 2 vil betra situasjonen for trafikken mellom Oslo og Kongsvinger/Sverige, og vil føra til redusert ulukkesrisiko både på eksisterande rv. 2 som blir lokalveg med gang- og sykkelvegfunksjon, og på ny rv. 2.

Strekninga frå Kurusand i Kongsvinger til Slomarka i Sør-Odal er om lag 16,5 km lang. Ny veg blir bygd langs fv. 175 (riksveg før 2010) og kryssar Glomma med ny bru. Ny veg gjennom Sør-Odal blir bygd langs noverande rv. 2 nord for Glomma. Vegen skal byggjast som firefelts veg med vegbreidde 16,5 m. Prosjektet tar om lag 1 000 daa matjord.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme omrekna til 2011-prisnivå på 1 700 mill. kroner og kostnadsramme på 1 816 mill. kroner.

Netto nytte for prosjektet (NN) er rekna til om lag -210 mill. 2010-kroner. Netto nytte over budsjett-kostnad (NNB) er rekna til om lag -0,25. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,13.

Den lokalpolitiske handsaming går fram av pkt. 3 i proposisjonen.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Bompengeselskapet Rv2 Kongsvingervegen AS blei oppretta i 2000 med Akershus og Hedmark fylkeskommunar som eigarar. Selskapet skal vera bompengeselskap for utbygginga av rv. 2 på heile strekninga Kongsvinger–Kløfta.

Utbygginga av rv. 2 på strekninga Kongsvinger–Slomarka er føresett finansiert med statlege midlar og bompengar. Finansieringsplanen er vist i tabellen nedanfor:

Finansieringsplan for rv. 2 Kongsvinger–Slomarka. Mill. 2011-kr

	2006–2009	2010–2013	2014–2017	Sum
Statlege midlar		305	410	715
Bompengar	30 ¹	1 145	-190	985
Sum	30	1 450	220	1 700

¹ Forskottering av utgifter til planlegging.

Det er lagt opp til å etablera bomstasjonar både på ny rv. 2 og fv. 175 ved SIVA. I tillegg er det føresett ein bomstasjon på framtidig lokalveg (noverande rv. 2) ved Øyset. Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i automatiske, ubemanna stasjonar.

I proposisjonen er det lagt til grunn samla bompenginntekter på 1 775 mill. kroner i 2011-prisnivå, fordelt med 985 mill. kroner til å dekkja delar av investeringskostnadene, 655 mill. kroner i netto renteutgifter, inkl. kostnader ved at bompengeselskapet forskotterer delar av dei statlege løyvingane, og 135 mill. kroner til å dekkja innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Basisføresetnadene for finansieringsanalysen går elles fram av pkt. 5 i proposisjonen. Med føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år.

Samferdselsdepartementet har merka seg at Hedmark og Akershus fylkeskommunar har vurdert utbygginga av heile rv. 2 mellom Kløfta og Kongsvinger som eitt bompengeprojekt, og har slutta seg til at heile strekninga skal delfinansierast med inntil 60 pst. bompengar. Første etappe som omfattar strekninga Kløfta–Nybygg blei opna for trafikk i 2006/2007. Det er lokalpolitisk tilslutning til at strekninga Kongsvinger–Slomarka skal byggjast som andre etappe.

Sjølv om jordvernomsyn gjer at det er ulike syn lokalt når det gjeld trasévalg har prosjektet brei lokalpolitisk tilslutning. Når strekninga Kongsvinger–Slomarka er ferdigstilt, står det att å byggja ut den om lag 33 km lange strekninga Slomarka–Herbergåsen–Nybygg i Sør-Odal og Nes kommunar. Fleirtalet i transport- og kommunikasjonskomiteen har i samband med Stortinget si handsaming av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, jf.

Innst. S. nr. 300 (2008–2009), lagt til grunn at regjeringa vurderer om det er mogleg å byggja ut dei to prosjekta på rv. 2 samanhengande, dvs. Kongsvinger–Slomarka og Slomarka–Herbergåsen–Nybygg. Det ligg ikkje føre tilstrekkelege avklaringar til at eit samla forslag til finansieringsopplegg for dei attståande strekningane kan leggjast fram for Stortinget no. Utbygging av rv. 2 på strekninga Slomarka–Herbergåsen–Nybygg vil bli vurdert i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023.

Samferdselsdepartementet har merka seg at Akershus og Hedmark fylkeskommunar har fatta vedtak som inneber at dei står som likeverdige garantistar for låneopptak i samband med utbygginga av strekninga Kongsvinger–Slomarka i Hedmark fylke. Departementet føreset difor at det blir gjennomført ei grundig samla vurdering av økonomien til bompengeselskapet før avslutning av bompenginnkrevjinga knytt til prosjektet Kløfta–Nybygg.

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av rv. 2 på strekninga Kongsvinger (Kurusand)–Slomarka i Hedmark, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Hilde Anita Nyvoll, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sor-

tevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til proposisjonen og forslag om utbygging og finansiering av rv. 2 Kongsvinger fra Kurusand til Slomarka i Hedmark. Prosjektet er andre etappe av utbyggingen mellom Kongsvinger i Hedmark og Kløfta i Akershus og omfatter bygging av ny firefeltveg med bredde 16,5 m. Komiteen viser til at dagens veg er viktig både for trafikk over grensa til Sverige og internt i regionen. Vegen har dårlig standard i forhold til trafikkmengde og er svært ulykkesbelastet. Riksveg 2 har også en lokalvegfunksjon med bosetting langs vegen, mange avkjøringer og manglende gang- og sykkelveg. Det er nedsatt fartsgrense på store deler av strekningen.

Komiteen understreker at byggingen av ny rv. 2 mellom Kongsvinger og Slomarka er et viktig vegprosjekt for Solør/Glomdalsregionen og for forbindelsen til Oslo/Akershus og som riksveg til Sverige. Komiteen viser til at rv. 2 kan bli en del av en framtidig E16 mellom Gävle og Bergen, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Komiteen har merket seg at utbyggingen gir vesentlige positive effekter for bilister og andre trafikanter, spesielt i form av økt fremkommelighet og sikkerhet. Komiteen ser også prosjektet som en del av den nødvendige opprustingen av vegnettet i Norge, som er viktig for å styrke verdiskapingen og trafikksikkerheten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at kostnadsoverslaget for prosjektet er 1 700 mill. 2011-kroner, og at dette er forutsatt finansiert med 985 mill. kroner bompenger og 715 mill. kroner i statlige midler.

Disse medlemmer vil vise til at den lokalpolitiske behandling i Kongsvinger kommune, Grue kommune, Sør-Odal kommune, Nes kommune, Ullensaker kommune, Hedmark fylkeskommune og Akershus fylkeskommune viser at det er lokal enighet om prosjektet. Disse medlemmer har merket seg at Akershus og Hedmark fylkeskommuner har vedtatt at de står som likeverdige garantister for låneopptak i forbindelse med utbyggingen av strekningen Kongsvinger–Slomarka. Videre har disse medlemmer merket seg at fylkeskommunene har lagt til grunn en flat rabattstruktur med 10 pst. til brikkebrukere for rv. 2 Kongsvinger–Slomarka, og at tilsvarende rabattstruktur innføres på rv. 2 parsellen Kløfta–Nybakk når parsellen Kongsvinger Slomarka

åpnes. Disse medlemmer viser til proposisjonen der det går fram at:

«Departementet har merka seg at Hedmark og Akershus fylkeskommunar har vurdert utbygginga av heile rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger som eitt bompengeprojekt, og har slutta seg til at heile strekningen skal delfinansierast med inntil 60 pst bompengar».

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at med denne saken har Stortinget fra 1. oktober 2009 behandlet 13 saker som omhandler finansiering av samferdselsprosjekt med bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til at samlet investeringsbeløp er 17,7 mrd. kroner, og at samlet bompengedrag for å finansiere dette er 9,8 mrd. kroner som tilsvarer 55 pst. Disse medlemmer har videre merket seg at bilistene i tillegg også skal betale 5,3 mrd. kroner i finansieringskostnader og 1,4 mrd. kroner i innkrevingskostnader. Den samlede regningen for bilistene blir derved 16,5 mrd. kroner eller ca. 93 pst. av den samlede investeringssummen.

Disse medlemmer registrerer at bruk av bompenger under denne regjeringen fortsetter med full kraft. Den omfattende bruk av bompenger omfatter også at innbetalingene i økende grad også brukes til andre formål enn veibygging og trafikksikringstiltak. Disse medlemmer peker på at den omfattende bompengebrauken også har tilslutning fra Stortingets øvrige partier Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, og at Fremskrittspartiet fortsatt er det eneste partiet i Stortinget som avviser bruk av bompenger til finansiering av samferdselsprosjekt.

Disse medlemmer understreker at etter Fremskrittspartiets oppfatning skal infrastruktur som veier, finansieres av veieier, og som i det alt vesentlige er offentlig myndighet. Disse medlemmer minner spesielt om at både fylkesveier og store deler av fylkesveinettet etter Fremskrittspartiets mening bør finansieres med statlige midler, og at Fremskrittspartiet ønsker å reversere Forvaltningsreformen.

Disse medlemmer viser til statsbudsjettet for 2011 der det fremkommer at anslaget for oljefondet ved utgangen av 2010 var på 3 018 mrd. kroner. Disse medlemmer understreker at nettopp investering i gode veier i eget land er en forsvarlig og fornuftig disponering av oljepenger, også i et generasjonsperspektiv. Nye, gode veier varer i 50–70 år. Modernisering av det norske veinettet slik Fremskrittspartiet har foreslått i Fremskrittspartiets alternative NTP for 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), vil derfor også være en investering for kommende generasjoner. Bruk av bompengefinansiering anser Fremskrittspartiet som en fullstendig unødvendig ekstraskatt på transport.

Disse medlemmer peker på at bompengefinansiering er en svært dyr finansieringsform for bilistene. De store ekstrakostnadene knyttet til finansiering og innkreving er betydelig underkommunisert. Disse medlemmer finner grunn til å tro at for folk flest og for bilistene i sin alminnelighet er det lite kjent hvor store ekstrakostnader som må betales, når Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i Stortinget godkjenner bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer finner også grunn til å minne om at det er i Stortinget vedtak om bompengefinansiering fattes. At det i noen kommuner og i noen fylker gjennom politisk utpressing fattes vedtak som anmoder om bompengefinansiering, endrer ikke på dette forholdet. Disse medlemmer finner også grunn til å minne om at ingen bompengeprojekter i Norge er lagt frem for innbyggerne lokalt eller regionalt gjennom bruk av bindende folkeavstemming, slik Fremskrittspartiet anser som rimelig når det innføres lokal eller regional transportskatt for å dekke manglende samferdselsbevillinger fra offentlig myndighet.

Også i denne aktuelle saken blir regningen til bilistene gjennom innbetaling av bompenger betydelig større enn bompengebidraget. Av samlet investeringskostnad på 1 700 mill. kroner skal bilistene bidra med 985 mill. kroner gjennom bompenger. I tillegg skal de betale hhv. 655 mill. kroner i finanskostnader og 135 mill. kroner i innkrevingskostnader. Samlet regning til bilistene blir altså på 1 775 mill. kroner, dvs. litt mer enn det hele prosjektet koster å bygge.

Disse medlemmer har merket seg svar fra Samferdselsdepartementet ved statsråden på spørsmål om veikapasitet, i brev av 5. mai 2011. Fra svaret siteres:

«Prop. 104 S (2010-2011) Finansiering og utbygging av rv2 Kongsvinger (Kurusand) – Slomarka i Hedmark - Spørsmål

Jeg viser til brev av 26. og 28. april 2011 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité med spørsmål om ovennevnte sak. Spørsmålene besvares nedenfor.

Spørsmål

Trafikkgrunnlag:

I april 2011 er det fra Vegdirektoratet kommet innrømmelser om at trafikkprognoser ved veibygging ofte har vært satt for lavt og derved har ført til at nye veier er bygget med lavere trafikkapasitet enn nødvendig. I denne saken er prognosene for trafikkutvikling i Hedmark i forbindelse med NTP 2010-2019 lagt til grunn.

Mener statsråden at dette grunnlaget gir utbygging med tilstrekkelig kapasitet i et 20-30 års perspektiv? Er bredere firefeltsvei enn 16 m vurdert?

Svar

Fylkesprognosen for trafikkarbeid for Hedmark fylke består av en sammenvekting av lette og tunge biler, og er beregnet ved bruk av de offisielle transportmodellene for lange og korte reiser på personreiser og Nasjonal godstransportmodell for næringstransport. Modell-systemene benyttes i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Hoveddrivkreftene i prognosene er økonomisk vekst, med anslag gitt av Finansdepartementet, og prognoser for befolkningsvekst fra Statistisk sentralbyrå. I dette prosjektet er det benyttet transportmodell for beregning av trafikknivå i åpningsåret for prosjektet, mens veksten for de neste 20 årene er basert på fylkesprognose for Hedmark og Akershus.

Arbeidet med prognoser for trafikkarbeidet har vært under stor utvikling, og etter min vurdering er kvaliteten i dag betydelig bedre enn hva den var for noen år siden. Det er også viktig å påpeke at dette er langsiktige prognoser.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) for strekningen Kongsvinger – Slomarka ble i 2009 beregnet til 11 600 kjøretøy i 2034 ved å legge grunnprognosen for trafikkvekst i Nasjonal transportplan (NTP) for Hedmark fylke til grunn, og 12 700 kjøretøy i døgnet ved å legge grunnprognosen for Akershus fylke til grunn.

Grensen mellom to- og firefeltsveg i vegnormalen som ble lagt til grunn ved valg av vegstandard for rv 2, går ved ÅDT på 12 000 kjøretøy.

Vegdirektoratet fastsatte i mars 2007 planprogrammet for utarbeidelse av konsekvensutredning og reguleringsplaner for hele strekningen fra Nybakk til Kongsvinger. Før planprogrammet ble fastsatt, ble det forelagt Miljøverndepartementet som ga følgende føring for videre planarbeid om at: "vegens standard, linjeføring og detaljutforming, herunder blant annet omfang og plassering av kryss, bli grundig vurdert med tanke på å unngå nedbygging av dyrka mark, og å redusere miljøulempene".

Vegdirektoratet besluttet derfor å utvide utredningen av ny firefeltsveg med vegbredde minimum 19 m (alternativ 1) til også å omfatte firefeltsveg med vegbredde 16,5 m (alternativ 2) og tofeltsveg med midtrekkverk, med minst 3 forbikjøringsfelt pr. 10 km i hver retning (alternativ 3).

Etter høring av utredningen, besluttet Vegdirektoratet at vegstandard for rv 2 mellom Nybakk og Kongsvinger skal planlegges og utføres etter alternativ 2, firefeltsveg med midtrekkverk og vegbredde 16,5 meter. Kryssene skal som hovedregel bygges planskilt, og fartsgrense skiltes til 90 km/t. Et vesentlig moment ved valget av denne vegbredden, er at Vegdirektoratet ønsker at rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger skal bli en prøvestrekning for å se om det ved senere revisjoner av vegnormalen kan bli aktuelt å normere en ekstra smal firefeltsveg.

Spørsmål

Hva er kostnadsforskjell ved bygging av prosjektet med firefelts vei på hhv. 19 m og 22 m?

Svar

Det er ikke gjort noen vurdering av hva utbyggingen av rv 2 Kongsvinger – Slomarka ville ha kostet om det hadde blitt bygget en firefelts veg med bredde 19 m eller 22 m.

Ut fra erfaringer med bygging av veger kan det grovt anslås at økning av veggbredden av en firefelts veg fra 16 m til 19 m øker kostnadene med ca 15 pst., og en økning på ytterligere 15 pst. ved utvidelse til 22 m. Dette er svært grove anslag.»

Disse medlemmer har merket seg at foringer fra Miljøverndepartementet på planarbeidet har resultert i at veien bygges som smal firefeltsvei og ikke som firefeltsvei etter veinormalene. Disse medlemmer mener dette er uheldig og er uenig i konklusjonen. Disse medlemmer vil også avvise en løsning der smal firefeltsvei inngår som ny veinormal ved senere revisjon av veinormalene. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet ønsker moderne og sikre veier med tilstrekkelig kapasitet, god sikkerhet og høyere hastighet enn 90 km/t.

Disse medlemmer legger til grunn at hele prosjektet på rv. 2 mellom Kløfta og Kongsvinger bygges ut som firefelts vei med 22 m bredde, og at prosjektet finansieres i sin helhet med statlige midler. Disse medlemmer legger videre til grunn at det brukes statlig reguleringsplan dersom vedtatte reguleringsplaner må justeres på grunn av utvidet veibredde, og at staten forskutterer midler dersom det er nødvendig for å sikre planlagt fremdrift. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget godkjenner sammenhengende utbygging av de to prosjektene på rv. 2 Kongsvinger–Slomarka og Slomarka–Herbergåsen–Nybakk slik de er omtalt i Prop. 104 S (2010–2011) og med firefelts motorvei med bredde 22 m. Stortinget legger til grunn at det om nødvendig brukes statlig reguleringsplan i forbindelse med at veibredden økes fra 16 til 22 m. Stortinget legger til grunn at staten om nødvendig forskutterer midler for å holde planlagt fremdrift, og at endelig finansiering legges inn i sluttsaldering av budsjettet for 2011.»

Strekningen Slomarka–Nybakk

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, påpeker at når strekningen Kongsvinger–Slomarka er ferdigstilt, gjenstår utbygging av en 33 km lang strekning mellom Slomarka i Sør-Odal og Nybakk i Nes kommune. Flertallet viser i den forbindelse til transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der flertallet i komiteen har lagt til grunn at regjeringen skal vurdere om det er mulig å bygge ut de to prosjektene på rv. 2 sammenhengende, dvs. Kongsvinger–Slomarka og Slomarka–Herbergåsen–Nybakk. Flertallet har merket seg at det

ikke foreligger tilstrekkelige avklaringer til at et samlet forslag til finansieringsopplegg for de gjenstående strekningene kan legges fram for Stortinget nå. Flertallet imøteser at utbyggingen av rv. 2 på strekningen Slomarka–Herbergåsen–Nybakk vil bli vurdert i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023. Flertallet har merket seg at Hedmark og Akershus fylkeskommuner har fattet vedtak om at bompengeselskapet kan forskuttere midler til planlegging av strekningen Slomarka–Nybakk og at Samferdselsdepartementet vil vurdere dette på et senere tidspunkt. Flertallet imøteser denne vurderingen.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at det dessverre ikke blir sammenhengende utbygging av de to prosjektene på rv. 2, dvs. Kongsvinger–Slomarka og Slomarka–Herbergåsen–Nybakk. Dette flertallet peker på at dette er et nytt eksempel på at planprosess og fremdrift vedrørende veibygging i Norge trenger omfattende fornyelse for å sikre nettopp samlet utbygging av store prosjekter og med kortere planleggingstid. Dette flertallet mener at en slik fornyelse må skje så snart som mulig, og helst uavhengig av den pågående rullering av Nasjonal transportplan.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak for Stortinget i løpet av 2012 om tiltak for å sikre enklere og raskere planleggingstid for store samferdselsprosjekt og tiltak for å sikre samlet utbygging.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter komiteens tilråding til vedtak, men er skuffet over at ikke proposisjonen også inneholder konkrete signaler om utbygging av den gjenstående parsellen på rv. 2 mellom Nybakk og Slobrua. Trafikkøkningen er sterk på rv. 2, og hele strekningen Nybakk–Kongsvinger ville ha egnet seg svært godt til en sammenhengende og kontinuerlig utbygging. Disse medlemmer har tidligere foreslått strekningen utbygd samlet som ett OPS-prosjekt.

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget godkjenner sammenhengende utbygging av de to prosjektene på rv. 2 Kongsvinger–Slomarka og Slomarka–Herbergåsen–Nybakk slik de er omtalt i Prop. 104 S (2010–2011) og med firefelts motorvei med bredde 22 m. Stortinget legger til grunn at det om nødvendig brukes statlig regulerings-

plan i forbindelse med at veibredden økes fra 16 til 22 m. Stortinget legger til grunn at staten om nødvendig forskutterer midler for å holde planlagt fremdrift, og at endelig finansiering legges inn i sluttsaldering av budsjettet for 2011.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til romertall I fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteens tilråding til romertall II fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til sine merknader og til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

I

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i Prop. 104 S (2010–2011) og Innst. 372 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare regler for finansieringsordninga.

II

Stortinget ber regjeringen legge frem sak for Stortinget i løpet av 2012 om tiltak for å sikre enklere og raskere planleggingstid for store samferdselsprosjekt og tiltak for å sikre samlet utbygging.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 31. mai 2011

Knut Arild Hareide

leder

Tone Merete Sønsterud

ordfører

