



Innst. 73 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 6 S (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering av planlagt utbygging av fv. 33 på strekningen Skreifjella–Totenvika i Østre Toten kommune i Oppland

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om finansiering av planlagt utbygging av fv. 33 mellom Skreifjella og Totenvika i Østre Toten kommune i Oppland fylke.

Det er lagt opp til at anleggsarbeidene på strekningen Skreifjella–Totenvika startes høsten 2012 med ferdigstilling i 2015.

Fv. 33 gjennom Akershus og Oppland fylke er om lag 145 km lang. Fv. 33 har stor betydning for industri, næringsliv og befolkning i Gjøvik- og Totenregionen, og er den viktigste forbindelsen til Oslo og Gardermoen for denne delen av Oppland. Tungtrafikkandelen er høy, og vegen fungerer også som avlastningsveg for E6 og rv. 4.

Dagens fv. 33 mellom Skreifjella og Totenvika er smal og svingete. Strekningen som skal bygges ut starter like nord for fylkesgrensa mellom Oppland og Akershus og ender 300 meter vest for Totenvika kirke.

Strekningen er om lag 9 km lang. Den lokalpolitiske behandlinga går fram av pkt. 3 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet har merket seg at Oppland fylkeskommune og Østre Toten kommune har kommet fram til enighet om et opplegg for delvis bompengefinansiering av den planlagte utbedringen av fv. 33 på strekningen Skreifjella–Totenvika. Av de omliggende kommunene støtter Gjøvik kommune

forslaget om delvis bompengefinansiering av prosjektet, Vestre Toten kommune har tatt forslaget til etterretning, mens Eidsvoll kommune ikke slutter seg til forslaget. Departementet legger til grunn at det er tilstrekkelig lokalpolitisk tilslutning til prosjektet.

Omregnet til 2012-kroner er kostnadsanslaget for prosjektet beregnet til 425 mill. kroner. Netto nytte for prosjektet er beregnet til om lag -260 mill. kroner, og netto nytte over totale kostnader er -0,6.

Kostnadsoverslag og finansiering

Beregningene med transportmodellen viser at den bompengefinansierte utbyggingen av E6 på strekningen Gardermoen–Kolomoen vil påvirke gjennomgangstrafikken på fv. 33 mer enn utbygging og bompengefinansiering av fv. 33 på strekningen Skreifjella–Totenvika. Utbyggingen av E6 Gardermoen–Kolomoen antas å være ferdig i 2014 og vil da ha 6 bomstasjoner, hvorav 3 sør for Minnesund. Med en gjennomsnittlig bompengetakst på 30 kroner per passering er det regnet med en ÅDT på om lag 1 490 kjøretøy gjennom bomstasjonen i 2015. Uten bompengeneinnkreving er ÅDT beregnet til om lag 1 680 kjøretøy. Det er dermed regnet med at bompengeneinnkrevingen vil føre til en trafikkavvisning på om lag 11 pst.

For den generelle trafikkutviklingen er prognosene som er utarbeidet for Oppland i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023, lagt til grunn. Det er regnet med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,1 pst. i 2010–2018, 1 pst. i 2019–2023, 1,1 pst. i 2024–2030 og deretter 0,9 pst.

Rassikring av fv. 33 på strekningen Skreifjella–Totenvika forutsettes i hovedsak finansiert gjennom statlige tilskudd over post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet. I handlingsplanen for statlige midler til rassikring på fylkesvegnettet i perioden

2010–2013 er fv. 33 Falkentunnelen ført opp med til sammen 87 mill. 2010-kroner i 2012 og 2013. Videre er det skissert at 83 mill. kroner av kostnadene til prosjektet skal komme som tilskuddsmidler i neste planperiode. Samferdselsdepartementet vil følge opp forutsetningene om statlige tilskuddsmidler til fv. 33

Falkentunnelen også i neste planperiode. Følgelig legges det til grunn et samlet statlig tilskudd på 178 mill. kroner, omregnet til 2012-prisnivå.

Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

Finansieringsplan for fv. 33 Skreifjella–Totenvika

	Mill. 2012-kr		
	2010–2013	2014–2017	Sum
Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet	91	87	178
Fylkeskommunale midler	20	65	85
Bompenger	45	117	162
Sum	156	269	425

Eventuelle kostnadsøkninger ut over ordinær prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter.

Brutto bompengeinntekter er beregnet til 301 mill. 2012-kroner, fordelt med 162 mill. kroner i finansieringsbidrag til prosjektet, 94 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader og 45 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Finansieringsopplegget bygger på tovegs innkreving med en automatisk bomstasjon som settes i drift når anlegget åpnes for trafikk.

Med basisforutsetningene for finansieringsplanen beregnes innkrevingsperioden til om lag 15 år.

Fylkestinget i Oppland har i vedtaket av 22. februar 2012 fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon slik at bompengeselskapet kan ta opp lån på inntil 200 mill. 2011-kroner til utbedringen av fv. 33 Skreifjella–Totenvika.

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering av planlagt utbygging av fv. 33 på strekninga Skreifjella–Totenvika i Oppland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Susanne Bratli, Viggo Fossum, Freddy de Ruitter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godsken, Bård Høksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosia-

listisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, har merket seg at fv. 33 mellom Skreifjella og Totenvika er svingete, smal og rasfarlig. Vegen har mange avkjørsler og bebyggelse som ligger tett inn til vegen med direkte atkomst. Det mangler tilbud for gående og syklende langs vegen, og tungtrafikkandelen er høy. Dette skaper utfordringer for trafikksikkerhet og framkommelighet.

Komiteen viser til at fv. 33 har stor betydning for industri, næringsliv og befolkning i Gjøvik- og Totenregionen. Det er den viktigste forbindelsen til Oslo og Gardermoen for denne delen av Oppland.

Komiteen har merket seg at strekningen Skreifjella–Langslette er rasfarlig og at det skal bygges en 930 meter lang tunnel, Falkentunnelen.

Komiteen viser til at anbefalt hastighet på deler av vegen er helt nede i 30 km/t. Ved utbedring og utvidelse kan store deler av vegen skiltes med 80 km/t. Komiteen er fornøyd med at det skal bygges 5,4 km gang- og sykkelveg adskilt fra hovedveien, som stedvis vil bli kombinert med atkomstveg til boliger for å redusere og samle avkjørsler på strekningen. Komiteen har videre merket seg at det blir bygget støyskjermingstiltak for ca. 60 boliger, og at man tar sikte på å bygge en terrengtilpasset veg formet i forhold til det kulturlandskapet vegen går gjennom.

Komiteen understreker at utbedringer av fv. 33 mellom Skreifjella og Totenvika har positiv betydning for miljøet. Det betyr tryggere trafikk, mer rassikker veg, økt framkommelighet, mindre støy for beboere og bedre forhold for myke trafikanter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kriste-

lig Folkeparti, har merket seg at Oppland og Akershus fylkeskommune, Østre Toten kommune og Gjøvik kommune støtter forslaget om delvis bompengefinansiering av prosjektet, og videre at Vestre Toten kommune har tatt forslaget til etterretning. Eidsvoll kommune støtter ikke forslaget. Etter flertallets vurdering er det tilstrekkelig lokalpolitisk tilslutning til prosjektet.

Flertallet forutsetter at Falkentunnelen på strekningen Skreifjella–Langslette i hovedsak finansieres gjennom statlige midler over post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet minner om at Norge er blitt et svært rikt land, men at et gammeldags og dårlig vedlikeholdt veinett reduserer konkurransekraft og verdiskaping, øker faren for trafikkulykker og forsterker miljøvirkningene fra veitrafikken.

Disse medlemmer mener at en større del av Norges finansielle rikdom må investeres i norsk realkapital i Norge og at finansinvesteringene i et internasjonalt urolig og risikofylt finansmarked bør reduseres. Disse medlemmer peker også på at bruk av bompengefinansiering til veibygging i Norge er en svært kostbar finansieringsform for bilistene. Disse medlemmer mener at staten skal ha ansvar for en forsvarlig veiutbygging i landet og at bruk av bompenger, veipricing eller annen direkte trafikanbetaling er en ytterligere beskatning av trafikantene. Disse medlemmer mener statens ansvar skal omfatte både riks- og fylkesveier.

Disse medlemmer peker også på at bruken av bompengefinansiering har økt kraftig under rødgrønn regjering. I perioden 2005–2009 ble det med stemmene fra regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, og med tilslutning fra partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i Stortinget, vedtatt prosjekter med bompengefinansiering der samlet bompengebeløp var ca. 68 mrd. kroner med tillegg av hhv. 7,6 mrd. kroner til dekning av renter og 5,4 mrd. kroner til dekning av innkrevingskostnader. Samlet var beløpet nesten 81 mrd. kroner og innebærer en omfattende ekstra skatt på transport vedtatt av alle partier med unntak av Fremskrittspartiet.

Disse medlemmer viser til at hittil i perioden 2009–2013 er tallene inklusive prosjektene omtalt i inneværende sak, 23 144 mill. kroner i bompenger, 13 637 mill. kroner i renter og 2 646 mill. kroner i innkrevingskostnader, samlet 39 428 mill. kroner. Også dette en omfattende ekstra skatt på transport vedtatt med stemmene til regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet og med tilslutning fra partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Disse medlemmer minner om at fv. 33 er blitt fylkesvei gjennom forvaltningsreformen. Før 1. januar 2010 var fv. 33 rv. 33. Modernisering, trafikkisikring og rassikring av tidligere riksvei mener disse medlemmer at staten skal finansiere. Disse medlemmer forutsetter at Falkentunnelen på strekningen Skreifjella–Langslette finansieres gjennom statlige midler til rassikring.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet vil reversere forvaltningsreformen som ble gjennomført fra 1. januar 2010, og fullfinansiere utbygging, vedlikehold og sikring av dagens riks- og fylkesveier direkte med statlige midler når dagens ordning med fylkeskommuner er avviklet. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget samtykker i utbygging av dagens fv. 33 Skreifjella–Totenvika slik prosjektet er beskrevet i Prop. 6 S (2012–2013) og med statlig finansiering av i alt 340 mill. kroner der 178 mill. kroner dekkes fra post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesveinettet. Stortinget legger til grunn at Oppland fylkeskommune bidrar med 85 mill. kroner slik det fremgår av finansieringsplanen fremvist i saken. Stortinget legger videre til grunn at statens bidrag om nødvendig forskotteres for å holde fremdrift i saken og at endelig budsjettmessig inndekning for statens bidrag gjøres i revidert nasjonalbudsjett for 2013.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i utbygging av dagens fv. 33 Skreifjella–Totenvika slik prosjektet er beskrevet i Prop. 6 S (2012–2013) og med statlig finansiering av i alt 340 mill. kroner der 178 mill. kroner dekkes fra post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesveinettet. Stortinget legger til grunn at Oppland fylkeskommune bidrar med 85 mill. kroner slik det fremgår av finansieringsplanen fremvist i saken. Stortinget legger videre til grunn at statens bidrag om nødvendig forskotteres for å holde fremdrift i saken og at endelig budsjettmessig inndekning for statens bidrag gjøres i revidert nasjonalbudsjett for 2013.

Komiteens tilråding

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

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for finansiering av planlagt utbygging av fv. 33 Skreifjella–Totenvika. Vilkårene går fram av Prop. 6 S (2012–2013) og Innst. 73 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 20. november 2012

Knut Arild Hareide

leder

Tone Merete Sønsterud

ordfører