



Innst. 176 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 50 S (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningene Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Oppland

Til Stortinget

Sammendrag

Rv. 4 går fra Oslo til Mjøsbrua i Oppland. Den delen av rv. 4 som ligger i Oppland er vel 100 km lang. Vegen har funksjon både som lokalveg og som hovedvegforbindelse mellom Oppland og Oslofjordområdet. Vegen har stedvis dårlig standard, noe som fører til stor belastning for nærmiljøet samt mange ulykker og dårlig framkommelighet.

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningene Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Oppland. Strekingen Lunner grense–Jaren er første etappe av den planlagte utbyggingen av rv. 4 på strekingen Roa–Jaren.

Oppland fylkeskommune og berørte kommuner har sluttet seg til at rv. 4 på strekningene Lunner grense–Jaren og Lygna sør skal delfinansieres med bompenger, jf. avsnitt 3 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet legger opp til at anleggsarbeidene på strekingen Lunner grense–Jaren kan starte sommeren 2013 med trafikkåpning sommeren 2016, og at anleggsarbeidene på strekingen Lygna sør kan starte våren 2013 med trafikkåpning sommeren 2014.

Dagens situasjon og beskrivelse av utbyggingen

Dagens rv. 4 mellom Lunner grense og Jaren samt ved Lygna sør har ikke tilfredsstillende standard ut fra trafikkmengde og funksjon.

På strekingen Lunner grense–Jaren er dagens veg smal og svingete. Det er ikke gjennomgående lokalveg. Ved Lygna sør er rv. 4 smal og svingete. Videre medfører manglende forbikjøringsfelt i stigningene redusert framkommelighet, spesielt om vinteren.

Utbyggingen mellom Lunner grense og Jaren omfatter en strekning på om lag 9 km. Utbyggingen omfatter firefeltsveg med vegbredde 20 m og midtrekkverk, hovedsakelig i ny trasé. Gjennom åsen øst for Gran sentrum bygges en 1,7 km lang tunnel med to løp. Det vil bli satt av 50 mill. kroner til tiltak på nåværende rv. 4 for å tilpasse vegen til sin nye rolle som lokalveg, bl.a. med tiltak i Gran sentrum.

Utbyggingen ved Lygna sør omfatter en strekning på 3,4 km med stor stigning. Det vil bli bygd ny veg med midtrekkverk, hovedsakelig i ny trasé.

Det er gjennomført utvidet eksternt kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Omregnet til 2012-kroner blir styringsrammen 1 870 mill. kroner og kostnadsrammen 2 010 mill. kroner.

Netto nytte for prosjektet (NN) er beregnet til om lag -1 390 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,7.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbyggingen av rv. 4 på strekingen Lunner grense–Jaren og Lygna sør er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger.

Finansieringsplanen går fram av tabell 5.2 i proposisjonen.

Tabell 5.2 Finansieringsplan inkl. kompensasjon for merverdiavgift for rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør

	Mill. 2012-kr		
	2010– 2013	2014– 2019	Sum
Statlige midler		820	820
Bompenger	290	1 040	1 330
Sum	290	1 860	2 150

I Prop. 1 S (2012–2013) har regjeringen lagt til grunn at fritaket i merverdiavgiftsloven for omsetting av tjenester som gjelder offentlig veg, skal oppheves fra 1. januar 2013. Regjeringen har lagt til grunn at opphevingen av vegfritaket ikke skal forandre bompengeneinnbetalingene fra trafikantene. Økningen i kostnadsoverslag som resultat av denne endringen, er derfor forutsatt finansiert med statlige midler.

Det legges opp til å etablere en bomstasjon på ny rv. 4 og en bomstasjon på dagens rv. 4, rett nord for kommunegrensa til Lunner kommune. Det er lagt til grunn etterskuddsvis innkreving i automatiske bomstasjoner (begge kjøretninger). Med forutsetningene i finansieringsplanen er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år.

Fylkestinget i Oppland fattet 30. juni 2011 vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon på inntil 1 700 mill. 2011-kroner for bompengeselskapets lån til utbygging av rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør.

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering og utbygging av rv. 4 på strekningen Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Oppland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetningene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Bjørn Inge Mo, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godsken, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, 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 Prop. 50 S (2012–2013) om utbygging og finansiering av

rv. 4 på strekningene Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Oppland.

Komiteen vil peke på at dagens rv. 4 mellom Lunner grense og Jaren samt ved Lygna sør ikke har tilfredsstillende standard ut fra trafikkmengde og funksjon. Årsdøgntrafikken i 2011 er opp til 12 300 kjøretøy mellom Lunner grense og Jaren og om lag 5 000 kjøretøy ved Lygna sør. Andelen tunge kjøretøy er om lag 10 pst. Dagens veg er smal og svingete. Det er ikke gjennomgående lokalveg. Rv. 4 er for mange den eneste vegforbindelsen til servicefunksjoner, skole og fritidsaktiviteter, og mellom grendelag. Trafikkmengden fører til at lokaltrafikken tidvis har betydelige problemer med å komme inn på og krysse rv. 4. Tilbud til gående og syklende mangler. Hele strekningen har fartsgrense 70 km/t eller lavere, og det er mange direkte avkjørsler. Strekingen har randbebyggelse som er støyutsatt. Komiteen har merket seg at det på utbyggingsstrekningene har skjedd 96 ulykker med personskade i perioden 2002–2011, og av disse er 3 drept og 9 alvorlig skadet.

Komiteen viser til at de to strekningene Lunner grense og Jaren på 9 km og Lygna sør på 3,4 km hovedsakelig vil gå i ny trasé. Dette vil ha positiv betydning for nærmiljøet. Vegen vil bli bygget med midtrekkverk. Den gamle vegen får midler slik at den tilpasses sin nye rolle som lokal veg.

Komiteen mener at disse to prosjektene gir en positiv gevinst for miljøet, noe som betyr tryggere trafikk, økt framkommelighet, mindre støy for beboere og bedre forhold for myke trafikanter.

Komiteen ser på disse prosjektene som en del av den nødvendige opprustningen av vegnettet i Norge som er viktig for å styrke verdiskapning, trafiksikkerhet og bosetting.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er kjent med at dagens rv. 4 mellom Lunner grense og Jaren samt ved Lygna sør ikke har tilfredsstillende standard med hensyn til trafikkmengde og funksjon. Det gir store utfordringer både for gjennomgangstrafikk og for lokaltrafikk. Disse medlemmer har merket seg det bekymringsfulle antall ulykker i perioden 2002–2011 på utbyggingsstrekningene.

Disse medlemmer støtter derfor utbyggingen for å få på plass en moderne, sikker og miljøvennlig rv. 4 i berørt område.

Disse medlemmer har merket seg at det største prosjektet Lunner grense–Jaren bygges med firefeltsvei med veibredde 20 m og midtrekkverk hovedsakelig i ny trasé. Disse medlemmer har merket seg at det ikke bygges med samme veistandard ved Lygna. I stedet bygges ny vei med midtrekkverk med forbikjøringsfelt i nordgående kjøretretning på hele strekningen samt vel én km av strekningen i

sørgående kjøreretning. Disse medlemmer mener utbygging av nye veistreknings på europavei og riksvei med vekslende og klart ulik veistandard er uheldig av hensyn til påregnet trafikkvekst, økonomi og trafiksikkerhet. Disse medlemmer ønsker derfor samme veistandard i begge de omtalte veiprojektene. Disse medlemmer understreker at statlig reguleringsplan må brukes for å sikre planlagt fremdrift med bedre veistandard.

Disse medlemmer 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 har merket seg uttalelser fra den nederlandske rådgiver Adnan Rahman i selskapet Cambrigde Systematics International på OFVs veikonferanse i juni 2012:

«I det lange løp vil norsk økonomi avhenge av veiforbindelsene.»

Selskapet som har studert overordnet transportplanlegging i Norge, er klar i konklusjonen:

«Dere tenker gammeldags, konservativt og utdattert. Gevinstene ved langtidsinvesteringer i de store transportårene tas ikke med når samfunnsøkonomisk lønnsomhet av veiprojekter beregnes. Satsing på hovedveier mellom de største byene i Norge vil gi 3.5 kr. igjen for hver kr. som investeres.»

Disse medlemmer peker på at den fremlagte statusrapporten fra utredningsprosjektet «Ferjefri E39» bekrefter dette. En investering på rundt 100 mrd. kroner vil gi reduserte tids- og kjørekostnader på 4–6 mrd. kroner i året. I et levetidsperspektiv på 50 år vil prosjektets samlede kostnadsreduksjon bli mellom 200 og 300 mrd. kroner. Den samfunnsøkonomiske nytten er åpenbar og omfattende. Investeringen fremstår som svært lønnsom for nasjonen Norge.

Påtvunget bruk av finansiering fremstår etter disse medlemmers oppfatning som unødvendig og som en urimelig tilleggsatt på transport.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet 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 viser til at Fremskrittspartiet mener at staten skal ha ansvar for en forsvarlig veiutbygging i landet og at bruk av bompenger, veiprisering eller annen direkte trafikantbetaling er en ytterligere beskatning av trafikantene. Disse medlemmer viser videre

til at Fremskrittspartiet mener at 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.

Hittil i denne perioden 2009–2013, inklusive Prop. 50 S (2012–2013) og Prop. 51 S (2012–2013), er tallene 26 800 mill. kroner i bompenger, 16 150 mill. kroner i renter og 3 050 mill. kroner i innkrevingskostnader, samlet 46 000 mill. kroner. Bompengefinansierte veiprojekter og «bompakker» innebærer 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 har merket seg at Samferdselsdepartementet i sitt svar på spørsmål fra medlemmer fra Fremskrittspartiet oppgir lånerente på de ti nyeste prosjektene som er vedtatt finansiert med bompenger. Lånerenten er godt under 6,5 pst. – som er lagt til grunn i prosjektet saken omhandler – på alle, og laveste rente er oppgitt til 2,82 pst.

Disse medlemmer har videre merket seg at proposisjonen legger til grunn samlet bompenginntekt på om lag 2 330 mill. kroner fordelt med 1 330 mill. kroner til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 850 mill. kroner til netto renteutgifter og 150 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompenger. Bilistene skal betale 2 330 mill. kroner for et prosjekt det koster 2 150 mill. kroner å bygge. Av samlet regning til bilistene brukes 1 000 mill. kroner til å betale lånerenter og innkrevingskostnader knyttet til valgt finansieringsform for å bygge ny riksvei.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget godkjenner utbygging av rv. 4 på strekningen Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Oppland slik det er omtalt i Prop. 50 S (2012–2013), men med den endring at utbygging ved Lygna sør skjer med samme veistandard, dvs. firefeltsvei med veibredde 20 m og med midtrekkverk. Stortinget legger til grunn full statlig finansiering og om nødvendig med statlig forskottering for å holde planlagt

fremdrift i samlet prosjekt. Statlig reguleringsplan må om nødvendig brukes for å sikre planlagt fremdrift med bedre veistandard. Statlig finansiering dekkes inn i revidert nasjonalbudsjett.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget godkjenner utbygging av rv. 4 på strekningen Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Oppland slik det er omtalt i Prop. 50 S (2012–2013), men med den endring at utbygging ved Lygna sør skjer med samme veistandard, dvs. firefeltsvei med veibredde 20 m og med midtrekkverk. Stortinget legger til grunn full statlig finansiering og om nødvendig med statlig forskottering for å holde planlagt fremdrift i samlet prosjekt. Statlig reguleringsplan må om nødvendig brukes for å sikre planlagt fremdrift med bedre veistandard. Statlig finansiering dekkes inn i revidert nasjonalbudsjett.

Komiteens tilråding

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

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

v e d t a k :

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av rv. 4 på strekningene Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Oppland. Vilåårene går fram av Prop. 50 S (2012–2013) og Innst. 176 S (2012–2013).

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. januar 2013

Knut Arild Hareide

leder

Janne Sjelmo Nordås

ordfører