



Innst. 168 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 49 S (2014–2015)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjon fram forslag om bygging av ny E134 mellom Damåsen i Øvre Eiker kommune og Saggrenda i Kongsberg kommune i Buskerud.

E134 er et viktig vegsamband mellom deler av Østlandet og Vestlandet og er hovedferdselsåren i denne delen av Buskerud. Dagens E134 mellom Damåsen og Saggrenda har ikke tilfredsstillende standard, særlig med hensyn til kurvatur og vegbredde. Vegbredden er 7–8 m inn mot Kongsberg og stedvis smalere i sentrumsområdene. E134 går gjennom bynære og tettbebygde områder, noe som gir nærføringsulempen i form av støy, barrierevirkninger, redusert luftkvalitet og rystelser. Både gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken har relativt dårlig framkommelighet.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) varierer i dag fra om lag 5 000 kjøretøy til om lag 19 000 kjøretøy. Strekningen er den mest ulykkesutsatte på E134 i Buskerud.

Ny E134 på strekningen vil bedre framkommeligheten for både gjennomgangs- og lokaltrafikken og gi færre nærføringsulempen i tettbebygde områder. Det forventes også reduksjon i antall ulykker.

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der det legges opp til anleggsstart i første fireårsperiode. Det legges nå

opp til anleggsstart våren 2015, og hovedprosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019.

Omtale av utbyggingen

Prosjektet omfatter bygging av 13,2 km ny hovedveg og om lag 10 km nye sideveger med tilhørende konstruksjoner og sideanlegg. ÅDT i 2040 er beregnet til å variere mellom 8 700 og 22 700 kjøretøy. Om lag 8,5 km skal derfor bygges som firefelts veg, mens resten bygges som tofelts veg med midt-rekkverk og forbikjøringsfelt.

På den 3,5 km lange delstrekningen Tislegård–Trollerudmoen bygges det fire rundkjøringer. Rundkjøringer brukes i enkelte tilfeller på nasjonale hovedveger når vegen i tillegg til å være en ren gjennomfartsveg også er en del av byens vegnett. Bruken av rundkjøringer i stedet for planskilte kryss gir store kostnadsbesparelser og miljøgevinster for prosjektet.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Statens vegvesen har tatt kvalitetssikrers tilrådinger delvis til følge og tilrår en styringsramme på 4 140 mill. 2014-kroner og en kostnadsramme på 4 700 mill. 2014-kroner. Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens vurderinger.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til 330 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til 0,3. I henhold til kvalitetssikrers analyse har prosjektet en samfunnsøkonomisk netto nytte (prissatte effekter) på 643 mill. kroner uten bompengefinansiering.

Den lokalpolitiske behandlingen og trafikkgrunnlaget er nærmere omtalt i hhv. kapittel 3 og 4 i proposisjonen. Både Buskerud fylkeskommune og Kongsberg og Øvre Eiker kommuner har sluttet seg til bompengefinansiering av utbyggingen.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsplanen for E134 Damåsen–Saggrenda omfatter statlige midler og bompenger. Den statlige andelen utgjør 43 pst. av kostnaden.

I Meld. 26 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 1 420 mill. kroner i statlige midler i perioden 2014–2023, omregnet til 2014-prisnivå. På grunn av økte kostnader gjorde Samferdselsdepartementet en ny vurdering av statlig andel til prosjektet før den lokalpolitiske behandlingen. I tråd med denne vurderingen legges det nå til grunn et statlig bidrag på til sammen 1 780 mill. kro-

ner, fordelt med 90 mill. kroner i 2013, 1 000 mill. kroner i perioden 2014–2017 og 690 mill. kroner i perioden 2018–2023.

Gjennom behandlingen av budsjettproposisjoner for 2013 og 2014 er det bevilget til sammen om lag 140 mill. kroner til prosjektering, grunnerverv og andre forberedende arbeider, fordelt med 90 mill. kroner i 2013 og 50 mill. kroner i 2014. Gjennom behandlingen av Prop. 1 S (2014–2015) er det bevilget 200 mill. kroner til prosjektet i 2015.

Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

Finansieringsplan for E134 Damåsen–Saggrenda

	Mill. 2014-kr			
	2010–2013	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlige midler	90	1 000	690	1 780
Bompenger	0	1 520	840	2 360
Sum	90	2 520	1 530	4 140

Finansieringsopplegget bygger på tovegs etter-skuddsinnkreving i fire automatiske bomstasjoner. Bomstasjonene plasseres på ny og eksisterende E134 ved Damåsen, på ny E134 ved Saggrenda og på fv. 287 ved Teigenundergangen. Eventuelle inntekter fra en bomstasjon på fv. 72 Gamle Kongsbergvei inngår ikke i finansieringsberegningene. Samferdselsdepartementet er enig i det foreslåtte opplegget for fv. 72 Gamle Kongsbergvei, der strekningen primært holdes åpen for gjennomgangstrafikk, og i at tiltak iverksettes dersom trafikken blir for høy.

Bomstasjonene settes opp når hovedprosjektet åpnes for trafikk i 2019.

Bompengetaksten og forutsetninger ellers for finansieringsplanen går fram av kapittel 6 i proposisjonen. Med forutsetningene er innkrevingsperioden regnet til om lag 15 år.

Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 4 390 mill. kroner. Bompengene skal dekke investeringskostnader på om lag 2 360 mill. kroner, renteutgifter på om lag 1 790 mill. kroner og innkrevingskostnader på om lag 240 mill. kroner. Bompengelopplegget i proposisjonen er basert på en forutsetning om 6,5 pst. lånerente, i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legger regjeringen opp til en omorganisering av bompengesektoren fra dagens mange bompengeselskaper til et fåtall selskap. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal komme bilistene til gode i form av lavere takstnivå eller kortere innkrevingsperiode. Det er en forutsetning for rentekompensasjonen at prosjektet legges inn i et av de nye bompengeselskapene når disse er etablert. Det

legges også opp til at den beregningstekniske renten kan settes lavere enn 6,5 pst. i en overgangsperiode, i tråd med forutsetninger nevnt i proposisjonen.

Gjennom sitt vedtak i fylkestinget 7. mai 2014 har Buskerud fylkeskommune vedtatt å stille selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 2 800 mill. 2014-kroner, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger, jf. kapittel 3 i proposisjonen. Garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de vilkårene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godsken, Kjell Ivar Larsen og Kari Raustein, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senter-

partiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud er et viktig prosjekt for å bedre trafikkflyten, trafikksikkerhet og miljøet i og gjennom Kongsberg.

Komiteen viser til at prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 med oppstart i første periode fra 2014 til 2017, og ser positivt på at denne fremdriften følges.

Komiteen viser til at prosjektet foreslås gjennomført innenfor en styringsramme på 4 140 mill. 2014-kroner og en kostnadsramme på 4 900 mill. 2014-kroner. Videre viser komiteen til at prosjektet vil ha byggestart våren 2015 og er planlagt ferdigstilt i 2019. Endelig viser komiteen til at prosjektet er vurdert av kvalitetssikrer å ha en positiv beregnet nytte uavhengig av nivået på bompengesatsene når det gjøres en samlet vurdering av de prissatte og de ikke-prissatte effektene.

Komiteen viser til at strekningen er den mest ulykkesutsatte på E134 i Buskerud, og at en oppgradering av denne strekningen vil være til fordel både for trafikksikkerhet og miljø. Særlig vil komiteen vise til at en ny gjennomfartsvei vil gi betydelige forbedringer for miljø og trafikkflyt langs dagens veinett.

Komiteen viser til at det legges opp til å innføre trafikkbegrensende ordninger på sidevegnettet, herunder også bompenger på noen omkjøringsveger. Komiteen mener det kan være grunn til å vurdere omfanget av disse tiltakene nærmere frem mot at prosjektet er ferdig og den første tiden etter at veien er åpnet. Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag.

«Stortinget ber regjeringen frem mot at prosjektet er ferdig og i den første tiden etter at veien er åpnet, vurdere muligheten for å kunne redusere noen av restriksjonene som Prop. 49 S (2014–2015) legger opp til på sideveiene, herunder muligheten for å redusere antallet bomstasjoner. Regjeringen bes samtidig om å vurdere effekter og konsekvenser av eventuell trafikklekkasje på sideveiene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er opptatt av at bompengeneinnkrevingen skal være effektiv og at kostnadene knyttet til innkreving og finansiering skal være så lave som mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil peke på at lavere kostnader vil kunne komme bilistene til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere innkrevingsperiode.

Bompengeselskap

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til regjeringens varslede bompengereform med en prosess for sammenslåing til færre bompengeselskap, og at det da er naturlig at prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda blir vurdert å inngå i ett av de fremtidige bompengeselskapene når disse er etablert.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

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

v e d t a k :

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud. Vilårene framgår av Prop. 49 S (2014–2015) og Innst. 168 S (2014–2015).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsette takster basert på lavere beregningsteknisk rente, gitt lokalpolitisk tilslutning og i tråd med føringene i Prop. 49 S (2014–2015) og Innst. 168 S (2014–2015).

II

Stortinget ber regjeringen frem mot at prosjektet er ferdig og i den første tiden etter at veien er åpnet, vurdere muligheten for å kunne redusere noen av restriksjonene som Prop. 49 S (2014–2015) legger opp til på sideveiene, herunder muligheten for å redusere antallet bomstasjoner. Regjeringen bes samtidig om å vurdere effekter og konsekvenser av eventuell trafikklekkasje på sideveiene.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 17. februar 2015

Linda C. Hofstad Helleland

leder og ordfører

