



# Innst. 33 S

(2015–2016)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 146 S (2014–2015)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv. 23 Dagslett–Linnes i Buskerud

Til Stortinget

#### Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på rv. 23 Dagslett–x E18, prosjektet rv. 23 Dagslett–Linnes i Røyken og Lier kommuner i Buskerud.

Strekningen mellom Dagslett og Linnes er en flaskehals med dårlig standard. På rv. 23 videre inn mot Drammen er det køproblemer i rushtiden.

Ny firefelts veg mellom Dagslett og Linnes vil gi både framkommelighets- og trafikk sikkerhetsgevinster. Kjørelengden vil bli redusert med 2,2 km. Med rv. 23 i delvis ny trasé i tunnel utenom bebyggelsen blir miljøulempene redusert, og lokalbefolkningen avlastes for gjennomgangstrafikk. Bedre standard og kortere kjøretid vil gjøre rv. 23 mer attraktiv som alternativ til vegnettet gjennom Oslo.

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der det legges til grunn anleggsstart i første fireårsperiode. Det legges opp til anleggsstart i 2017 og trafikkåpning i 2021. I 2015 og 2016 vil det bli gjennomført prosjektering, grunnverv og andre forberedende arbeider.

Dagens tofelts veg går i en bue mellom Dagslett i Røyken kommune og Linnes i Lier kommune. Verken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense tilfredsstiller dagens krav. Årsdøgn-

trafikken på strekningen varierer mellom 14 000 og 18 000 kjøretøy. Den høye trafikkmengden gir trafikk sikkerhetsproblemer og miljøulempen for lokalbefolkningen.

I perioden 2005–2014 ble det registrert 51 ulykker med personskade mellom Dagslett og Linnes, hvorav 5 dødsulykker og 9 ulykker med alvorlig personskade.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Det er enighet om en kostnadsramme på 2 420 mill. 2015-kroner.

Samferdselsdepartementet legger til grunn Statens vegvesens forslag til styringsramme. Omregnet til 2015-prisnivå er styringsrammen 2 180 mill. kroner og kostnadsrammen 2 420 mill. kroner.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til 5,2 mrd. kroner. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til 1,7 mrd. kroner.

Forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet rv. 23 Dagslett–Linnes ble behandlet av lokale myndigheter i 2014. Røyken og Lier kommuner behandlet saken i møter i kommunestyret hhv. 22. mai og 17. juni 2014. Buskerud fylkeskommune behandlet saken i møtet i fylkestinget 27. august 2014.

Det er gjort rede for trafikkgrunnlag i proposisjonens kapittel 4.

#### Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for rv. 23 Dagslett–Linnes omfatter statlige midler og bompenger. Den statlige andelen utgjør 37,6 pst. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for rv. 23 Dagslett–Linnes

	2014–2017	2018–2023	Mill. 2015-kr Sum
Statlige midler	120	700	820
Bompenger	500	860	1 360
Sum	620	1 560	2 180

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 700 mill. kroner i statlige midler til prosjektet, omregnet til 2015-prisnivå. Kostnadsoverslaget er økt med om lag 240 mill. kroner etter framlegging av Meld. St. 26 (2012–2013). Samferdselsdepartementet går inn for at halvparten av økningen blir dekket med statlige midler. I finansieringsplanen er det derfor lagt til grunn 820 mill. kroner i statlige midler, fordelt med 120 mill. kroner i perioden 2014–2017 og 700 mill. kroner i perioden 2018–2023. Finansieringsopplegget bygger på toveis etterskuddsinnkreving i to automatiske bomstasjoner.

Det er lagt til grunn følgende takster i begge bomstasjonene (i 2015-prisnivå):

- Lette kjøretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 21 kroner
- Tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg): 63 kroner

Det forutsettes at takstene reguleres i samsvar med prisstigningen.

Innkrevingsperioden er regnet til om lag 15 år. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 2 750 mill. kroner der om lag 1 360 mill. kroner er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 1 270 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader og om lag 120 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Bompengelopplegget i denne proposisjonen er basert på en forutsetning om 6,5 pst. lånerente, i tråd med lokalpolitiske vedtak. Gjennom Prop. 119 S (2013–2014) er det åpnet for at den beregningstekniske renten i en overgangsperiode kan settes lavere, i intervallet mellom 6,5 pst. og renten på 10-års statsobligasjonslån forutsatt at det er lokal tilslutning til dette og at den fylkeskommunale garantien opprettholdes, samt at lokale myndigheter forplikter seg til å legge prosjektet inn i et av de nye bompengeselskapene når disse er etablert.

### Fylkeskommunal garanti

Gjennom sitt vedtak i fylkestinget har Buskerud fylkeskommune vedtatt å stille selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 1 750 mill. 2014-

kroner, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldene hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger, jf. kapittel 3 i proposisjonen.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Eigil Knutsen, Sverre Myrli, fung. leder Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad, Helge Orten og Torhild Aarbergsbotten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legger frem forslag om utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på rv. 23 Dagslett–x E18, prosjektet rv. 23 Dagslett–Linnes i Røyken og Lier kommuner i Buskerud.

Komiteen viser til at strekningen mellom Dagslett og Linnes er en flaskehals med dårlig standard og at verken veibredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense tilfredsstillers dagens krav. På rv. 23 videre inn mot Drammen er det kjøpplermer i rushtiden.

Komiteen merker seg at veien skal bygges som ny firefelts vei i delvis ny trase. Videre merker komiteen seg at kjørelengden vil bli redusert med 2,2 km, samtidig som veien vil gi både framkommelighets- og trafiksikkerhetsgevinster.

Komiteen viser til at prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP) der det legges til grunn anleggsstart i første fireårsperiode. Det legges opp til anleggsstart i 2017 og trafikkåpning i 2021, og at NTP dermed følges opp. Komiteen merker seg at det i 2015 og 2016 vil bli gjennomført prosjektering, grunnverv og andre forberedende arbeider.

Komiteen merker seg videre at kostnadsoverslaget er økt med om lag 240 mill. kroner etter framlegging av Meld. St. 26 (2012–2013), og at Samferdselsdepartementet går inn for at halvparten av øknin-

gen blir dekket med statlige midler. Komiteen støtter dette.

Komiteen merker seg at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Komiteen merker seg videre at det er enighet mellom kvalitetssikrer, Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet om en kostnadsramme på 2 420 mill. 2015-kroner og en styringsramme på 2 180 mill. 2015-kroner. Komiteen slutter seg til dette.

Komiteen viser til at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt, med en samfunnsøkonomisk netto nytte på hele 5,2 mrd. kroner, og at netto nytte over totale kostnader er beregnet til 1,7 mrd. kroner.

Endelig viser komiteen til at forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet rv. 23 Dagslett–Linnes ble behandlet av lokale myndigheter i 2014, og at de berørte kommunene har gitt tilslutning til utbyggingen slik den er foreslått.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil vise til det vanskelige og til tider smertefulle skjæringspunktet mellom transportpolitiske prioriteringer og jordvernet. Begge er sentrale nasjonale hensyn, men det første får gjerne prioritet selv om det siste er mer avgjørende og kritisk for Norge, både nå og i framtiden. Flertallet vil på generelt grunnlag peke på behovet for å hegne om mest mulig dyrket mark, selv i en periode med store samferdselsutbygginger. Flertallet viser til at alle involverte aktører har et særlig krevende arbeid med å forene transportbehov og hensynet til norsk matvaresikkerhet.

Flertallet viser til at dyrkbar jord er en knapphetsressurs både på verdensbasis og i Norge. Hensynet til utbygging av industri, infrastruktur og boliger må balanseres bedre mot det langsiktige hensynet til matproduksjonen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at det legges opp til bompengeneinnkreving også på sideveier av hensyn til den generelle trafikksikkerheten. Disse medlemmer mener at etablering av slike bompunkt skal begrenses i størst mulig grad, og kun vurderes på bakgrunn av reelle trafikk tall. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at etablering av slike bompunkter først skal vurderes etter en periode med trafikk på den nye veien og der de reelle trafikk tallene kan legge grunnlag for vurderingen. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til bompengereformen som vil legge grunnlag for takstre-

duksjoner i bomprosjektene. Resultatene så langt for E18 i Vestfold, der lavere bomtakster er innført, viser at flere velger å bruke hovedveien slik at belastningen på sideveiene reduseres. Disse medlemmer forventer at bompengereformen vil kunne gi samme effekter også for andre veiprojekter, slik at begrunnelsen for å innføre bompenger på sideveier bortfaller.

Disse medlemmer vil fremheve at bompengereformen vil gi lavere administrasjons- og finansieringskostnader som vil komme alle norske bilister til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere nedbetalingstid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet viser til lokale diskusjoner om bompengefinansiering av veiprojekter, en finansieringsform som påvirkes av rentenivået. Et gunstigere rentenivå kan i store trekk føre til tre ulike fordeler: lavere bompengpris per passering, raskere nedbetaling av bompengegjeld eller ytterligere satsing på infrastruktur. Disse medlemmer vil på generelt grunnlag bemerke at det i denne sammenhengen er viktig å komme fram til løsninger som har god forankring blant dem som er mest berørt av bompengeprojektet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser videre til at Stortinget har en vedtatt ambisjon om å øke matproduksjonen i takt med økningen i folketallet i Norge og et mål om at matproduksjonen skal øke med 20 pst. de kommende 20 årene.

Dette medlem viser til at regjeringen Stoltenberg II i sitt forslag til Nasjonal transportplan for 2014–2023 i større grad enn tidligere rettet søkelyset mot jordvern hensyn. Dette medlem mener det er nødvendig å følge opp dette og begrense inngrep i dyrket jord ved å føre en restriktiv linje for omdisponering av jord til samferdselsprosjekt samt ved å ta hensyn til jordvern ved valg av veistandard og trasé, og synliggjøre alternativer til inngrep i dyrket jord. Det er særlig viktig å prioritere slike hensyn tidlig i planleggingen. Dette medlem vil på generelt grunnlag peke på at man i tilfeller der dyrket jord blir bygget ned, søker å kompensere for dette ved fysiske tiltak. Dette kan gjøres ved helt eller delvis å opparbeide andre arealer som kan erstatte den matproduksjonsfunksjonen som de berørte arealene hadde. Dette medlem vil likevel sterkt understreke at primært må man imidlertid søke å unngå konflikter mellom samferdselspolitiske prioriteringer og jordvern. Avbøtende tiltak er sjelden en fullgod løsning.

## Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av rv. 23 Dagslett–Linnes i Buskerud. Vilåårene framgår av Prop. 146 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 gjennomføre prosjektet rv. 23 Dagslett–Linnes i Buskerud innenfor en kostnadsramme på 2 420 mill. 2015-kroner.
4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsette takster basert på lavere beregningsteknisk rente, gitt lokalpolitisk tilslutning og i tråd med føringene i Prop. 146 S (2014–2015).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. november 2015

**Eirik Sivertsen**

fung.leder

**Torhild Aabergsbotten**

ordfører