



Innst. 23 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 157 S (2009–2010)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering og utbygging av rv. 7 på strekninga Sokna–Ørgenvika i Buskerud fylke

Til Stortinget

Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av ny rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika i Buskerud fylke.

Prosjektet er omtala i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Her er det lagt til grunn utbygging av rv. 7 Sokna–Ørgenvika som eit delvis bompengefinansiert prosjekt med oppstart i planperioden 2010–2013 og fullføring i siste seksårsperiode. I samsvar med lokale vedtak legg Samferdselsdepartementet opp til ei forsering av prosjektet, med anleggsstart hausten 2011 og opning hausten 2014.

Rv. 7 saman med rv. 52 over Hemsedal er eit viktig ledd i transporttilbodet mellom Austlandet og Vestlandet. Hallingdal og Hemsedal er samstundes eit viktig turist- og hytteområde dit dei fleste tilreisande kjem med bil via rv. 7. Prosjektet Sokna–Ørgenvika gjev stor tidsgevinst for trafikantane, med 20 km nedkorta køyrelengde og 18 min. nedkorta køyretid. Ein reknar og med at den nye vegstrekninga utan kryss og med midtmarkering og forbikøyringsfelt vil betra ulykkesituasjonen. Dagens rv. 7 vert ein tryggare lokalveg etter omlegginga. Sokna sentrum vil få miljøgevinst gjennom tiltaka langs eksisterande veg. Saman med prosjektet Ramsrud–Kjeldbergsvingene, som no er under utbygging, vil ny veg mellom Sokna og Ørgenvika styrka rolla rv. 7 har

som eit viktig samband mellom Osloregionen og Vestlandet.

Samferdselsdepartementet har merka seg lokale styresmakter si vilje til å forsera prosjektet gjennom forskottering av statlege midlar. Bompengeselskapet får difor høve til å forskottera dei statlege løyvingane i perioden 2014–2019, noko som gjev ei forsering av prosjektet. Det er føresett at bompengeselskapet stiller til disposisjon 10 mill. kroner i 2010 til førebunde arbeid.

Dei 6 kommunane i Hallingdal og Buskerud fylkeskommune har gjennom den lokale behandlinga slutta seg til bompengeopplegget, inkludert takst- og rabattsystem, med innkrevjing gjennom ein automatisk bomstasjon. Med dei økonomiske føresetnadene som er lagt til grunn, vil prosjektet vera nedbetalt etter 15 år. Departementet sluttar seg til det skisserte opplegget for handtering av eventuell kostnadsauke og endra inntening, jf. proposisjonen. Det er ein føresetnad at bompengeselskapet inngår bindande avtale om lågare lånerente enn 6,5 pst. for ein periode på minst 10 år. Departementet føreset at dokumentasjon på dette ligg føre før anleggsstart.

Omtale av utbygginga og finansieringa

Den nye traseen med lengde på om lag 17 km tek av frå dagens rv. 7 like nord for sentrum i Sokna i Ringerike kommune, og går stort sett parallelt med Bergensbana fram til Ørgenvika ved Krøderen i Krødsherad kommune.

Omrekna til 2010-prisnivå blir styringsramma 1 520 mill. kroner og kostnadsramma 1 620 mill. kroner. Netto nytte for prosjektet er rekna til 1,8 mrd. kroner, med netto nytte over totale kostnader på 1,1. Netto nytte per budsjettkrone er 2,2.

Den lokalpolitiske handsaminga går nærare fram av pkt. 3 i proposisjonen.

I finansieringsplanen som no ligg føre, legg Samferdselsdepartementet til grunn 720 mill. kroner i statlege midlar i tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009). Dette inneber at det er lagt til grunn 800 mill. kroner i bompengar til prosjektet. Med utgangspunkt i lokalt ynskje om forsering av prosjektet legg departementet opp til at bompengeselskapet får høve til å forskottera hovuddelen av statlege løyvingar i perioden 2014–2019, mot refusjon i perioden 2014–2019. Refusjon skjer utan kompensasjon for renter og prisstigning.

Bompengane skal dekkja renteutgifter på om lag 770 mill. kroner og innkrevjingskostnader på 45 mill. kroner, i tillegg til utbyggingskostnader på 800 mill. kroner. Brutto bompengeinntekter er følgeleg venta å utgjera om lag 1 615 mill. kroner.

Finansieringsopplegget byggjer på tovegs innkrevjing gjennom ein automatisk bomstasjon, som vert sett i drift når prosjektet opnar for trafikk. Utstyret vert plassert på portalar og stolpar. Trafikkføresetnadene går fram av pkt. 4 og bompengelopplegget i pkt. 5 i proposisjonen. Bomstasjonen er basert på AutoPASS-systemet.

Etter at Stortinget har fatta vedtak om finansiering og utbygging av rv. 7 på strekninga Sokna–Ørgenvika i Buskerud, vil det verta inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit, Tone Merete Sønsterud og Terje Sørvik, frå Framstegspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godsken, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, frå Høgre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Tage Pettersen, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, meiner regjeringa med denne proposisjonen fremmer eit særskilt viktig og lønsamt samferdselsprosjekt.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at regjeringa i Prop. 157 S (2009–2010) gjer framlegg om å byggje ut ny rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika i Buskerud. Den føreslegne løysinga inneber at bilvegen kan først rett

fram på ei strekning der vegen i dag gjer ein stor sving langs Krøderen. Medan vegen i dag er relativt smal, vil det på den nye strekninga vere to og tre breie køyrefelt. Den nye vegen vil ha langt høgare tryggleiksstandard enn dagens veg, og den nye vegen til Hallingdal vert lag 20 km kortare enn i dag. Framlegget inneheld ei finansieringsplan basert på lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering.

Fleirtalet vil peike på at kortare reisetid og høg standard vil lette transporten mellom Hallingdal og Osloområdet og gjer det enda meir attraktivt å bu i Hallingdal. For næringstransportar og reisande til og frå fritidsbustader vil tiltaket òg gje store føremøner. Vegsambanda vidare vestover, rv. 7 og rv. 52, vert meir attraktive som følge av investeringa. Utbygginga vil gjere vegen tryggare og meir trafikk-sikker. Utbygginga har høg samfunnsøkonomisk lønsemnd, i hovudsak av di dei vegfarande sparar mykje tid med den nye vegen.

Fleirtalet er godt nøgd med at ein i proposisjonen legg opp til eit takstopplegg i tråd med dei fastsette hovudprinsippa for bompengeprojekt, mellom anna med ein maksimalrabatt på 10 pst.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet understreker at bygging av ny rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika i Buskerud fylke er et viktig prosjekt som vil redusere avstanden mellom Oslo/Hønefossområdet og Hallingdal/Vestlandet med 20 km. Disse medlemmer ser prosjektet som en del av den nødvendige opprustingen av veinettet i Norge som er viktig for å styrke den langsiktige verdiskapingen, forbedre trafiksikkerheten og redusere miljøulemper. Disse medlemmer gir derfor sin fulle tilslutning til prosjektet.

Disse medlemmer stiller seg derimot helt avvisende til bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser til at landets finansminister nylig har lagt frem statsbudsjettet for 2011 der det fremkommer at anslaget for oljefondet ved utgangen av 2010 er 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 Framskrittspartiet har foreslått i Framskrittspartiets alternative NTP for 2010–2019, vil derfor også være investering for kommende generasjoner. Bruk av bompengefinansiering anser Framskrittspartiet som en fullstendig unødvendig ekstraskatt på transport.

Disse medlemmer peker igjen på at bompengefinansiering som i dette prosjektet er den dyreste form for finansiering. Fra saken fremgår det:

«Tabell 5.1 Finansieringsplan for rv. 7 Sokna–Ørgenvika. Mill. 2010-kr

	2009	2010	2011	2012	2013	-2019	Sum
Statlege midlar				30	60	630	720
Bompengar	10	10	110	480	510	-320	800
Sum	10	10	110	510	570	310	1 520

Med desse basisføresetnadene er gjennomsnittleg inntekt pr. passering rekna til om lag 73 kroner og innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år. Bompengane skal dekkja renteutgifter på om lag 770 mill. kroner og innkrevjingskostnader på 45 mill. kroner, i tillegg til utbyggingskostnader på 800 mill. kroner. Brutto bompengainntekter er følgeleg venta å utgjera om lag 1 615 mill. kroner.»

Disse medlemmer mener at en unødvendig bompengefinansiering som også medfører at bilistene faktisk betaler mer i bompenger enn det veien koster å bygge, er uanstendig. Prosjektet har en kostnadsramme på 1 580 mill. kroner, og samlede bompenger vil utgjøre 1 615 mill. kroner.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av rv. 7 på strekningen Sokna–Ørgenvika slik det er redegjort for i Prop. 157 S (2009–2010). Stortinget ber regjeringen sørge for forskottering av midler om det er nødvendig for å holde fremdrift i saken, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2010.»

Forslag frå mindretal

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av rv. 7 på strekningen Sokna–Ørgenvika

slik det er redegjort for i Prop. 157 S (2009–2010). Stortinget ber regjeringen sørge for forskottering av midler om det er nødvendig for å holde fremdrift i saken, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2010.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen blir fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar for utbygging og finansiering av rv. 7 på strekninga Sokna–Ørgenvika etter vilkåra i Prop. 157 S (2009–2010) og Innst. 23 S (2010–2011).

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærmare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 21. oktober 2010

Knut Arild Hareide

leiar

Tone Merete Sønsterud

ordførar

