



Innst. 350 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 103 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering og utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva i Søndre Land kommune i Oppland

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om finansiering av utbedring av fv. 34 mellom Grime og Vesleelva i Søndre Land kommune i Oppland fylke.

Prosjektet er omtalt i Oppland fylkeskommunes Handlingsprogram for fylkesveger 2010–2013. Her er det lagt til grunn utbedring av fv. 34 Grime–Vesleelva som et delvis bompengefinansiert prosjekt, med oppstart i planperioden 2010–2013.

Fylkesvei 34 gjennom Oppland fylke er om lag 56 km. Den går på østsiden av Randsfjorden mellom Jaren i Gran kommune og Svingvoll i Søndre Land kommune.

Dagens fv. 34 mellom Grime og Vesleelva er smal og svingete og har dårlig vegfundament. Vegbredden varierer mellom 5,5 meter og 7 meter. I perioden 2000–2010 var det i alt 14 ulykker med personskade på strekningen. Totalt ble en person drept og tre personer ble hardt skadet i perioden.

Omtale av utbyggingen og finansieringen

Strekningen Grime–Vesleelva er 10,3 km lang. Prosjektet innebærer utbedring av vegen til tofelts veg med 7,5 meters vegbredde. Det vil bli bygget om lag 7,1 km ny gang- og sykkelveg langs fv. 34. Videre vil 34 busslommer bli utbedret, og om lag 120 boliger vil få ny og mer trafiksikker atkomst til vegen. Det

vil bli utført støyskjermingstiltak for om lag 80 boliger. Prosjektet forventes å gi forbedret framkommelighet og redusert ulykkesrisiko.

Omregnet til 2011-kroner blir kostnadsoverslaget 193 mill. kroner. Netto nytte for prosjektet er beregnet til 25 mill. kroner. Netto nytte pr. budsjettkrone er beregnet til 0,3 og netto nytte over investeringskostnad til 0,1.

Den lokalpolitiske behandlingen går fram av kapittel 3 i proposisjonen.

I forslag til finansieringsplan er det lagt til grunn 92 mill. kroner i fylkeskommunale midler (47,7 pst.) og 101 mill. kroner i bompenger (52,3 pst.).

I 2010 er det brukt 8,3 mill. kroner i fylkeskommunale midler til planlegging og grunnerv. Anleggsarbeidene er forutsatt å starte opp i 2011 med ferdigstillelse i 2013. I 2011 er det lagt til grunn at fylkeskommunen bidrar med 30 mill. kroner og at bompengeselskapet stiller til disposisjon 15 mill. kroner.

Bomstasjonen forutsettes plassert sør på strekningen som skal utbedres, rett sør for krysset med fv. 138 Hornslivegen. Finansieringsopplegget bygger på tovegs innkreving med en automatisk bomstasjon som settes i drift når anlegget åpnes for trafikk. Basisforutsetninger for finansieringsanalysen går fram av kapittel 5.1 i proposisjonen.

Fylkestinget i Oppland har 24. august 2010 fattet vedtak om å stille garanti slik at bompengeselskapet kan ta opp lån på inntil 116 mill. kroner til utbedringen av fv. 34 Grime–Vesleelva.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at bomstasjonen plasseres rett sør for krysset med fv. 138 Hornslivegen, slik Søndre Land kommune og Oppland fylkeskommune er enige om.

Med de økonomiske forutsetningene som ligger til grunn, vil prosjektet være nedbetalt i løpet av 15 år. Departementet slutter seg til det skisserte oppleg-

get for håndtering av en eventuell kostnadsøkning og endret inntjening, jf. proposisjonen.

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering og utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva i Oppland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruitter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, 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 at finansiering og utbedring av fv. 34 Grime–Vesleelva i Søndre Land kommune i Oppland, av hensyn til nytteprinsippet, nå foreslås som et eget bompengeprojekt. Flertallet er enig i dette.

Flertallet merker seg at det er stor lokalpolitisk enighet om finansieringsopplegget, herunder plassering av bomstasjonen. Flertallet merker seg at Oppland fylkeskommune har stilt selvskyldnergaranti for låneopptakene til prosjektet.

Flertallet har ellers ingen merknader og slutter seg til departementets vurdering og forutsetningene for prosjektet slik de er beskrevet i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevis, viser til at dagens fv. 34 mellom Grime og Vesleelva i Søndre land kommune i Oppland er smal og svingete og har dårlig veifundament, samt at veien fungerer som lokal- og gjennomfartsvei og at trafikksikkerheten på denne strekningen er et problem. Disse medlemmer gir derfor sin fulle støtte til gjennomføring av prosjektet slik det er beskrevet i proposisjonen.

Disse medlemmer peker på at i svært mange av de veiprojektene som behandles av Stortinget enkeltvis, er det sparsomt med informasjon om trafikkmessig grunnlag for valgt veidimensjonering og om trafikksikringstiltak i prosjektet. Disse medlemmer finner det derfor nødvendig å etterspørre slik informasjon fra Samferdselsdepartementet.

Disse medlemmer har merket seg at ifølge svarbrev fra Samferdselsdepartementet, datert 11. mai 2011, vil ca. 30 mill. kroner bli brukt til g/s-

vei, utbedring av busslommer, adkomstveier til boliger og til støyskjermingstiltak. Disse medlemmer har videre merket seg fra svarbrev fra Samferdselsdepartementet, datert 5. mai 2011, at fylkesprognosen for trafikkarbeid for Oppland legges til grunn for trafikkvekst, og at valgt tofelts veibredde på 7,5 m etter Samferdselsdepartementet oppfatning vil gi svært god kapasitet på denne strekningen i mange år fremover. Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet på denne måten begrunner valg av veibredde på 7,5 og ikke 8,5 m. Ifølge opplysningene i samme brev medfører 1 m økt veibredde økte kostnader på mellom 30 og 40 mill. kroner. Disse medlemmer stiller seg tvilende til Samferdselsdepartementets konklusjon om at slik utvidet dimensjonering ikke vil være samfunnsøkonomisk forsvarlig.

Disse medlemmer støtter ikke finansiering med bompenger enten det gjelder riksvei, fylkesvei eller kommunal vei. Disse medlemmer understreker at etter Fremskrittspartiets oppfatning skal infrastruktur som veier finansieres av veieier og som i det alt vesentlige er offentlig myndighet. Disse medlemmer minner spesielt om at både fylkesveier og store deler av fylkesveinettet etter Fremskrittspartiets mening bør finansieres med statlige midler, og at Fremskrittspartiet ønsker å reversere Forvaltningsreformen.

Disse medlemmer viser til statsbudsjettet for 2011 der det fremkommer at anslaget for oljefondet ved utgangen av 2010 var 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 Fremskrittspartiet har foreslått i Fremskrittspartiets alternative Nasjonal transportplan (NTP) for 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), vil derfor også være en investering for kommende generasjoner. Bruk av bompengefinansiering anser Fremskrittspartiet som en fullstendig unødvendig ekstraskatt på transport.

Disse medlemmer peker også på at alternativer til bompengefinansiering finnes, men ikke brukes. Disse medlemmer peker bl.a. på etablering av regionale, fylkeskommunale eller kommunale veiselskap som kan finansiere bygging av nye veier gjennom langsiktige lån som nedbetales over lang tid og der årlige finansieringskostnader dekkes gjennom årlige fylkeskommunale og kommunale budsjetter og eventuelt øvrige tilskudd fra hhv. staten og fra privat sektor. Disse medlemmer understreker også at dersom bompenger benyttes, er det etter Fremskrittspartiets mening et ufravikelig krav om at det skal gjennomføres folkeavstemning i berørte kommuner om bruk av slik finansiering.

Disse medlemmer peker på at bompengefinansiering er en svært dyr finansieringsform for bilistene. Også i denne aktuelle saken blir regningen til bilistene gjennom innbetaling av bompenger betydelig større enn bompengebdrag på 101 mill. 2011-kroner til prosjektet som totalt skal koste 193 mill. 2011-kroner. Disse medlemmer peker på at bilistene også skal betale renteutgifter på 82 mill. kroner og innkrevingskostnader på ca. 45 mill. kroner. Samlet bompengennbetaling blir derfor på minst 228 mill. kroner for et prosjekt det skal koste 193 mill. kroner å bygge.

Disse medlemmer viser for øvrig til skriftlig spørsmål 293 (2010–2011) fra stortingsrepresentant Bård Hoksrud. Spørsmålet gjengis:

«FrP er helt imot den stadige økningen i antall bommer, og et bompengeprojekt på fv. 34 Grime – Vesleelva viser hvor urimelig og urettferdig slike prosjekter kan være. Der blir det nemlig bom på kommunegrensen. Kan kommune og fylke virkelig velge å sette til side både rettferdighetsprinsippet og sammenhengen mellom betaling og nytte, for å ta andre hensyn, som å skjerme flest mulig av kommunens egne innbyggere mot å betale bompenger, selv om det er de har størst nytte av den nye veien?»

<http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=48292>

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva i Søndre Land kommune i Oppland gjennomføres slik det er beskrevet i Prop. 103 S (2010–2011).

Prosjektet finansieres med statlige midler og legges inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011. Stortinget legger til grunn nødvendig statlig forskot-

tering for å sikre fremdrift som forutsatt i Prop. 103 S (2010–2011).»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva i Søndre Land kommune i Oppland gjennomføres slik det er beskrevet i Prop. 103 S (2010–2011).

Prosjektet finansieres med statlige midler og legges inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011. Stortinget legger til grunn nødvendig statlig forskottering for å sikre fremdrift som forutsatt i Prop. 103 S (2010–2011).

Komiteens tilråding

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

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rår 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 for finansiering og utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva. Vilkårene fremgår av Prop. 103 S (2010–2011) og Innst. 350 S (2010–2011).

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. mai 2011

Knut Arild Hareide

leder

Øyvind Halleraker

ordfører

