



# Innst. S. nr. 93

(2005-2006)

## Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 2 (2005-2006)

### Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland

Til Stortinget

#### SAMANDRAG

##### Innleiing

I proposisjonen blir det gjort framlegg om utbygging og finansiering av Hardangerbrua i Ulvik og Ullensvang kommunar i Hordaland.

Hardangerbrua vil erstatte dagens ferjesamband på rv 7/rv 13 mellom Bruravik og Brimnes. Hardangerbrua vil tene fleire formål:

- Gi betre kommunikasjonar lokalt i indre Hardanger.
- Gi lettare regionalt transporttilbod mellom Odda og Voss og mellom Bergen og Hardanger samt vidare mot Øvre Hallingdal.
- Gi betre tilbod for fjerntrafikk med eit ferjefritt samband aust - vest og nord - sør.

Finansieringa av Hardangerbrua er basert på bompenge, tilskot frå fylkeskommunen og kommunar i Hordaland, innspara ferjetilskot og ordinære statlege midlar.

I samband med behandlinga av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, hadde fleirtalet i samferdselskomiteen m.a. følgjande merknad til Hardangerbruprosjektet:

"Fleirtalet ber om at saka om utbygging og finansiering vert lagt fram for Stortinget så snart som mogleg."

Ved behandlinga av handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 ba fylkestinget i Hordaland Statens vegvesen setje i gang nødvendig arbeid med å oppda-

tere planane for Hardangerbruprosjektet, og gjekk inn for å omprioritere 125 mill. 2002-kroner med sikte på gjennomføring av prosjektet i perioden 2006-2011.

##### Omtale av utbygginga

Hardangerbrua er planlagt som tofelts hengebru med gang- og sykkelveg. Brua får eit hovudspenn på 1 310 m og totallengde på 1 380 m. Brutårna får ei høgd på 186 m over fjorden. Prosjektet omfattar også 2,4 km tunnel og 0,8 km veg i dagen. I tillegg skal det byggjast 0,9 km gang- og sykkelveg fram til brua. Hardangerbrua vil bli den lengste hengebrua i Noreg. Seglingshøgda er planlagt til 55 m.

Konsekvensutgreiinga og reguleringsplanane for prosjektet blei godkjende hausten 2004.

Hardangerbrua blir synleg i eit stort område og vil påverke opplevinga av det eigenarta fjordlandskapet. Lokalt medfører tiltaket relativt små inngrep i naturmiljøet, og der det er inngrep er dette i natur med lokal verdi.

##### Kostnadsoverslag og nytte av utbygginga

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikra av ein ekstern konsulent i samsvar med hovudprinsippa for styring av statlege investeringar.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 1 810 mill. 2005-kroner og ei kostnadsramme på 2 040 mill. 2005-kroner.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet (NN) er med 8 pst. kalkulasjonsrente rekna til - 1,2 mrd. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til - 0,5, og internrenta er rekna til 4 pst.

Når det gjeld samfunnsøkonomi og trafikkgrunnlag, er konklusjonen til konsulenten ved den eksterne kvalitetssikringa at prosjektet burde vore vurdert innafør ei større ramme der ulike framtidige samband nord - sør og aust - vest blir sett i samanheng. Konsulenten tilrår at endeleg vedtak om utbygging bør utsetjast til det er gjennomført ein breiare analyse.

Anleggsarbeida på prosjektet er etter dette planlagt å starte vinteren/våren 2008, med opning for trafikken i løpet av 2011.

### **Bompengesøknad og lokalpolitisk behandling**

Bompengeselskapet Hardangerbrua AS blei skipa i 1987.

På grunnlag av m.a. trafikkprognosane i konsekvensutgreiinga blei det utarbeidd eit opplegg for finansiering av Hardangerbrua som blei behandla av fylkestinget i juni 2004. Bompengesøknaden blei behandla i møte i Hordaland fylkesting 15. desember 2004, jf. kap. 4 i proposisjonen om lokalpolitisk behandling.

### **Tilknytingsveggar**

I kap. 5 i proposisjonen er det vurdert kva konsekvensar bygging av Hardangerbrua vil få for tilstøytande vegnett. Der er også konsekvensar for villreinen på Hardangervidda omtalte. Som det går fram av proposisjonen, vil det vere behov for dei aller fleste tiltaka som er nemnde på det tilstøytande vegnett, sjølv om Hardangerbrua ikkje blir bygd. Dersom brua blir bygd, vil trafikkauken gjere behovet for tiltaka sterkare.

### **Rv 13 Bu - Brimnes**

I ein situasjon med bru (og bompengar) er det rekna med at strekninga Bu - Brimnes på rv 13 får ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1 850 kjøretøy i 2020, mot 1 050 utan bru. Dette er ein av dei strekningane som får stor trafikkauke som følgje av Hardangerbrua. Delar av strekninga har ein låg standard i dag, og rassikringstiltaka er høgt prioriterte i Statens vegvesen sin rassikringsplan. Dei aktuelle tiltaka er derfor tilrådd gjennomførte i perioden 2006-2009 uavhengig av Hardangerbrua.

### **Rv 7 Vallaviktunnelen**

Trafikken er rekna til å auke frå 1 000 kjøretøy (ÅDT) utan bru til 2 250 kjøretøy med bru i 2020. Tunnelen har ein relativt god standard i dag, og den vil tåle ein slik trafikkauke. Dei viktigaste sikringskrava er innfridde, men tunnelen treng ei oppgradering når det gjeld redningskommunikasjon.

### **Rv 7 Brimnes - Eidfjord**

Denne strekninga er venta å få ein trafikkauke frå 1 200 kjøretøy (ÅDT) utan bru til 1 850 kjøretøy med bru i 2020. Det er planlagt rassikringstiltak ved Furlo og Storurfonna i Eidfjord.

### **Rv 7 Hardangervidda**

Det er rekna med at rv 7 Hardangervidda får ein trafikkauke frå 1 000 kjøretøy (ÅDT) utan bru til 1 400 kjøretøy med bru i 2020.

Villreinproblematikken eksisterer uavhengig av bygging av Hardangerbrua.

Vegstyresmaktene har starta eit arbeid med ei vegutgreiing der tunnelloysingar på delar av Hardangervidda skal vurderast. Formålet er todelt:

- Tilrettelegging for betre vinterdrift og regularitet på rv 7.
- Reduksjon av ulemper for villrein på vidda.

Planarbeidet er samordna med ei større undersøking av verknader av rv 7 for villreinen: Villreinprosjektet.

Dei to prosjekta, vegutgreiinga og villreinprosjektet, blir utførde parallelt og med kontakt til lokale styresmakter og interesseorganisasjonar. Både forskingsarbeidet og vegutgreiinga skal leggast fram i 2006.

Vegutgreiinga tek utgangspunkt i ulike ambisjonsnivå for bygging av tunnelar. Den kortaste tunnelen kan få ein kostnad på om lag 200 mill. kroner, avhengig av kor store tiltak som skal gjerast med vegnettet utanfor tunnelen. Ei total utbygging med om lag 15 km tunnel og tiltak på vegnettet vil få ein kostnad på over 1 mrd. kroner.

Totale kostnader for vinterdrift på Hardangervidda er i storleiksorden 10 mill. kroner pr. år.

Finansieringsplanen for Hardangerbrua er uavhengig av eventuell vinterstenging av rv 7 over Hardangervidda.

Det er for tidleg å gi ei tilråding om aktuell utbygging av rv 7. Eit formelt planarbeid for Hardangervidda må leggast breitt opp i samsvar med intensjonane i plan- og bygningslova. Det kan vere aktuelt å starte ein slik prosess i 2006/2007. Trafikkveksten på rv 7 som følgje av Hardangerbrua er rekna til å bli liten, og det er vinterdrifta/regulariteten og omsynet til villreinen som vil vere avgjerande for eventuell utbygging av rv 7 over Hardangervidda.

### **Rv 7 Granvin - Norheimsund**

Her er det rekna med at trafikken berre får ein mindre auke som følgje av bru. Det er planlagt to rassikringstiltak i perioden 2006-2015, men elles ingen investeringar på denne strekninga. Tiltaka er uavhengig av bygging av brua.

### **Rv 13 Granvin - Voss**

Trafikken er rekna til å auke frå 1 600 kjøretøy (ÅDT) utan bru til 2 400 kjøretøy med bru i 2020. To delstrekningar på rv 13 ligg inne i framlegget til Vossepakke: prosjekta Øvre Granvin - Voss grense og Mønshaug - Palmafoss. I tillegg kjem tunnel bak Vossevangen på E16. I samband med behandlinga av handlingsprogrammet for perioden 2002-2011 fatta Hordaland fylkeskommune og kommunane i området prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av Vossepakken.

I Statens vegvesen sitt framlegg til handlingsprogram for investeringar på stamvegnettet i perioden 2006-2015 er det lagt opp til gjennomføring av prosjektet i perioden 2010-2015 med 200 mill. kroner i statlege investeringar og 220 mill. kroner i bompengefinansiering for dei to prosjekta på rv 13. Dersom det blir tilslutning til eit opplegg med delvis bompengefinansiering, kan det vere aktuelt å starte opp prosjekt innafor Vossepakken med bompengemidlar alt i første fireårsperiode (2006-2009). Dette er tiltak som er uavhengig av bygging av Hardangerbrua.

**Rv 13 Bu - Odda**

Trafikken er rekna til å auke frå 1 200 kjøretøy (ÅDT) utan bru til 1 750 kjøretøy med bru i 2020. Auken skriv seg i stor grad frå overført trafikk frå rv 550. Rv 13 har varierende standard, der særleg breiddekrava og kurvaturkrava i stamvegstandarden ikkje er innfridde. Det er ein del busetnad langs vegen, og det er i liten grad lagt til rette for gåande og sykklande. I tillegg er det fleire rasutsette punkt på strekninga.

I framlegget til handlingsprogrammet er det tilrådd midlar til rassikring i Ullensvang i perioden 2006-2009 og til rassikring i Odda i perioden 2010-2015. Behovet for desse tiltaka er uavhengig av Hardangerbrua.

**Rv 9 Setesdalen**

Samanhengen mellom rv 9 og rv 13 er særleg knytta til funksjonen som eit indre stamvegsamband nord - sør.

Trafikkvurderingane viser at Hardangerbrua sin påverknad blir redusert ved Odda. Dei konkrete trafikkverknadane på rv 9 av Hardangerbrua blir følgjeleg rekna som små/marginale.

**Trafikkgrunnlaget**

Statens vegvesen sin transportmodell for Hordaland er nytta som grunnlag for å rekne ut trafikkgrunnlaget for Hardangerbrua.

Samferdselsdepartementet peiker på at trafikkprognosane for prosjektet er usikre. Fleire konsulentar

*Forslag til finansieringsplan*

|                                                            | Mill. 2005-kroner |
|------------------------------------------------------------|-------------------|
| Bompengar - forskotsbompengar                              | 55                |
| Bompengar - etterskotsbompengar på prosjektet <sup>1</sup> | 1 403             |
| Lokale tilskot - kommunale tilskot                         | 147               |
| Lokale tilskot - fylkeskommunale konsesjonskraftmidlar     | 356               |
| Lokale tilskot - kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift | 9                 |
| Forskottering - innspara ferjetilskot                      | 63                |
| Ordinære statlege midlar                                   | 177               |
| Sum                                                        | 2 210             |

<sup>1</sup> I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Andre føresetnader for finansieringsplanen går fram av kap. 7.6 i proposisjonen.

**Bompengar**

Det er lagt til grunn forskotsinnkrevjing på kjøretøy i ferjesambandet Brimnes - Bruravik i om lag 5 1/2 år frå prosjektet er godkjend av Stortinget og fram til trafikkopning

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i om lag 15 år.

**Lokale tilskot**

Fleire kommunar i Hordaland har vedtatt å gå inn med tilskot til Hardangerbrua på til saman 150 mill.

har vore engasjerte for å kvalitetssikre trafikkgrunnlaget. Ved den eksterne kvalitetssikringa konkluderer konsulenten med at den årsgjennsnittstrafikken i opningsåret som Statens vegvesen har lagt til grunn, representerer eit nokså nøkternt anslag. Samferdselsdepartementet sluttar seg til dette.

Ut frå justert framdrift for prosjektet med trafikkopning i løpet av 2011, har Statens vegvesen justert trafikkgrunnlaget med NTP-prognosane for årleg vekst i Hordaland. Statens vegvesen har etter dette tilrådd at det blir lagt til grunn ein årsgjennsnittstrafikk for Hardangerbrua ved årsskiftet 2011/2012 på 2 000 kjøretøy, jf. kap. 6 i proposisjonen.

**Finansieringsopplegg**

Finansieringsopplegget er nærare omtala i kap. 7 i proposisjonen.

Finansieringsmodellen bygger på følgjande element:

- Bompengar
- Lokale tilskot
- Innspara ferjetilskot
- Ordinære statlege midlar

Styringsramma for prosjektet er 1 810 mill. 2005-kroner. Med dei føresetnadene som er lagt til grunn, er finansieringskostnadene, dvs. renter på bompengelån, inkl. renter ved forskotteringa, rekna til om lag 400 mill. kroner. Samla gir dette eit finansieringsbehov på 2 210 mill. kroner:

2006-kroner. Rekna om til 2005-prisnivå utgjør dette 147 mill. kroner.

Fylkeskommunen har vedtatt at det samla skal setjast av 355 mill. 2004-kroner av fylkeskommunale konsesjonskraftinntekter til Hardangerbrua.

**Kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift**

Fylkestinget har gått inn for at 4,3 mill. kroner i 2004 og tilsvarende i 2005 skal gå til bygging av Hardangerbrua. Fylkestinget har vidare lagt til grunn at dersom ordninga med kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift blir vidareført, vil det også bli lagt inn ein årleg sum på 4,3 mill. kroner til Hardangerbrua i 2006 og 2007.

### ***Innspara ferjetilskot***

Bygginga av Hardangerbrua medfører ein samla auke i dei statlege driftskostnadene på om lag 11 mill. kroner over ein 15-årsperiode. Eit samla finansieringsbidrag til prosjektet frå innspara kapitalkostnader for ferjeflåten er på 74 mill. kroner. Etter dette er det samla finansieringsbidrag til prosjektet frå innspara ferjetilskot 63 mill. kroner.

### ***Ordinære statlege midlar***

For å oppnå at perioden med etterskotsinnkrevjing blir om lag 15 år er det i finansieringsplanen lagt til grunn 180 mill. 2006-kroner i statlege midlar til prosjektet i perioden 2010-2015.

### ***Fylkeskommunale garantiar og betinga refusjon***

Fylkestinget har i møtet 15. desember 2004 fatta vedtak om fylkeskommunale garanti for eit bompengelån på inntil 1 300 mill. kroner (2004-kroner). Fylkeskommunen har vidare akseptert at ordninga med betinga refusjon kan nyttast for dette prosjektet med inntil 100 mill. kroner (2004-kroner).

### ***Avtale***

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

### **MERKNADER FRÅ KOMITEEN**

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjølseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Framstegspartiet, Bård Hoksrud, leiaren Per Sandberg og Arne Sortevik, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Eli Sollied Overaas, og frå Venstre, Borghild Tenden, syner til St.prp. nr. 2 (2005-2006).

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, vil peike på at prosjektet er eit viktig prosjekt for Hordaland. Finansieringa av prosjektet er ei vidareføring av ein modell der både bompengar, tilskot frå Hordaland fylkeskommune og kommunar i Hordaland, innspara ferjetilskot og eventuelle ordinære statlege midlar inngår.

Fleirtalet merkar seg at prosjektet med desse føresetnadene har ei brei lokal- og fylkeskommunal tilslutnad.

Fleirtalet har merka seg den relativt høge delen av finansieringa som skal finansierast med lån. Fleirtalet er orientert om kor avgjerande ei låg rente på låneporteføljen er for følsemda til prosjektet med omsyn til soliditet og nedbetalingstid. Dei historisk låge rentene

i dag både i den korte- og lange rentemarknaden gir store moglegheiter for å tryggje prosjektet økonomi totalt sett.

Fleirtalet føreset difor at bompengeselskapet og garantisten arbeider for ei optimal rentebelastning på låneporteføljen innanfor ein akseptabel risiko.

Fleirtalet er kjent med at ferjestrekninga Kin-sarvik-Utne-Kvanndal skal oppretthaldast sjølv om Hardangerbrua no vert bygd. Fleirtalet er samd i dette og føreset at det skal vere eit tenleg tilbod i dette ferjesambandet også i framtida. Dette for å oppretthalde og vidareutvikle den etablerte nærings- og busetnadsstrukturen i området.

Fleirtalet synes til at Noreg no får ei av verdas lengste hengebruer. Brua kan verte ein attraksjon i seg sjølv. Fleirtalet har ingen merknader til at departementet i samarbeid med bompengeselskapet og lokale styresmakter legg til rette for dette. Dette kan òg vere med å tryggje økonomien i prosjektet.

### **Hardangervidda**

Komiteen er kjent med at det er på gang eit formelt planarbeid etter Plan- og bygningslova for Hardangervidda, der også villreinen sine levekår vert vurdert.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Kristeleg Folkeparti og Venstre, viser til brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til Framskrittspartiets stortingsgruppe, datert 16. januar 2006, der det står:

#### **"Ad.5**

Stoltenberg II-regjeringa vil ikke opprettholde den forrige regjeringens kopling mellom bygging av Hardangerbrua og miljøtunnelar på Hardangervidda, dvs. muligheten til forlengje bompengeperioden på brua for å bidra til finansiering av en ev. tunnelloesning på vidda. Jeg vil understreke, som det også framgår av St.prp. nr. 2 (2005-2006), at trafikkveksten på rv 7 Hardangervidda som følge av Hardangerbrua blir liten. Med bakgrunn i behovet for økt kunnskap om sammenhengen mellom villreinens levekår og framtidig vinterdrift av rv 7 over Hardangervidda, pågår det to prosjekter som ses i sammenheng med hverandre. Resultatet av prosjektene vil foreligge i løpet av 2006. Regjeringen vil på denne bakgrunn komme tilbake til Stortinget med eventuelle konsekvenser for rv 7."

Eit anna fleirtal i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, føreset at ei realisering/finansiering av eventuelle miljøtunnelar på rv 7 over Hardangervidda vert vurdert i lys av konklusjonane på planarbeidet etter Plan- og bygningslova, og at Regjeringa kjem tilbake til dette i eiga sak, uavhengig av finansieringsopplegget for Hardangerbrua.

Dette fleirtalet understrekar at innkrevjing skal opphøyre og bomstasjon skal nedleggjast, når prosjektet rv 7/rv 13 Hardangerbrua er nedbetalt.

Dette fleirtalet føreset at eventuelt ønske/søknad om ei bompengefinansiering av eventuelle tunnelar på rv 7 over Hardangervidda følgjer dagens praksis og kjem frå lokale/regionale styresmakter, eller eit

eige selskap etablert med deira støtte for nettopp dette føremålet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre viser til St.prp. nr. 2 (2005-2006) der det står:

"På bakgrunn av utreinga av konsekvensar for villreinen på Hardangervidda, som er anslått å vere ferdigstilt i 2006, vil spørsmålet om miljøtunneler på Hardangervidda bli vurdert. Viss ei tunnelloysing blir valt, ser Regjeringa det som aktuelt å forlengje bompengeperioden for å bidra til å finansiere dette."

Disse medlemmer slutter seg til dette.

Disse medlemmer vil understreke at miljøtunneler er viktig for å bevare Hardangervidda som et nasjonalt sammenhengende og helhetlig høyfjellsplatå. Dette er viktig for det biologiske mangfoldet og for fjellreinens trekkruiter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til behandling av dette prosjektet i 1996, jf. St.prp. nr. 36 (1995-1996) og Innst. S. nr. 222 (1995-1996).

Disse medlemmer viser til at et flertall avviste prosjektet slik det var fremlagt til behandling i Stortinget i 1996; og der finansieringsplanen hadde en ramme på 1 060 mill. kroner regnet i 1996-kroner.

Disse medlemmer har merket seg at det i regionen og i Hordaland fylke har vært arbeidet videre med prosjektet i lang tid, og med bred politisk oppslutning om det prosjektet som legges frem i denne saken; der prosjektmessige løsninger, kostnadsmessig ramme og finansieringsplan er betydelig endret. Finansieringsplanen har nå en ramme på 2 210 mill. kroner som innebærer mer enn en fordobling i forhold til opprinnelig finansieringsplan.

Disse medlemmer viser til følgende merknader om bruprojektet i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015:

"Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i statsbudsjettet for 2002 vart gjort greie for at ev. prioritering av Hardangerbrua ville verta vurdert i samband med rulle-ringa av NTP. Slik vurdering ligg ikkje føre.

Fleirtalet ber om at saka om utbygging og finansiering vert lagt fram for Stortinget så snart som mogleg.

Fleirtalet føreset at alle kostnadene til nødvendige utbyggingar og utbetringar av tilknytingsvegar vert gjort greie for i samband med saka.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har registrert at Hardangerbrua AS er et fylkeskommunalt (Hordaland fylkeskommune) og kommunalt (Bergen, Kvam, Granvin, Voss, Ulvik, Eidfjord og Ullensvang) aksjeselskap som er opprettet for å finansiere og realisere byggingen av bru over Hardangerfjorden ved Vallavik og Bu.

Disse medlemmer viser til den store enighet i denne landsdelen om å prioritere byggingen av denne viktige brua i veisystemet nord/sør. Disse medlemmer forventer at prosjektet legges frem for Stortinget snarest."

Disse medlemmer understreker at prosjektet er viktig for Indre Hardanger, for Hordaland og Vestlan-

det og for forbindelsen mellom Vestlandet og Østlandet. Disse medlemmer er derfor tilfreds med at prosjektet nå legges frem til endelig og avklarende behandling.

Disse medlemmer mener imidlertid at saksutredningen og saksopplysningene er mangelfulle og uavklart på en rekke punkter. Disse medlemmer har gjennom en rekke spørsmål direkte til departementet, spørsmål på høring om saken og spørsmål direkte til/informasjon fra berørte parter forsøkt å fremskaffe informasjon, som etter disse medlemmers syn gir fullstendig og avklarende saksopplysning. Disse medlemmer har det syn at slik informasjon burde vært grundigere og tydeligere presentert for en samlet komité på ytterligere høring eller på egne informasjonsmøter etter at befaring/høring er gjennomført i Hardanger.

Disse medlemmer er fornøyd med at høring ble gjennomført i forbindelse med befaring i saken, men ikke med måten høringen forløp på.

Disse medlemmer peker også på at stedlig høring under befaring ikke kan være til hinder for at det avsettes tid til ytterligere høring og innhenting av ytterligere informasjon dersom partier i komiteen ønsker dette for å sikre forsvarlig saksopplysning som grunnlag for forsvarlig saksbehandling.

Disse medlemmer viser spesielt til det ansvar som ligger i at hele 66 pst. av totalbeløpet i finansieringsplanen dekkes gjennom bompenger. Etter disse medlemmers syn må staten påta seg et særlig ansvar for kvaliteten i planene og et særlig ansvar for eventuelle overskridelser for prosjekter der bompenger utgjør en så betydelig del av finansieringen. Trafikantene som betaler bompenger, er heller ikke i dette prosjektet direkte representert eller direkte spurt.

Selv med de svar på spørsmål som er kommet fra departementet, har disse medlemmer fortsatt det syn at det mangler fullstendige og avklarende saksopplysninger vedrørende trafikkprognoser og vedrørende sikring av ferjesambandet Kvanndal-Utne-Kinsarvik. Disse medlemmer legger til grunn at samtlige spørsmål som er stilt fra partigruppene og fra komiteen samlet, samt svar på disse, vedlegges innstillingen.

Disse medlemmer gir likevel sin tilslutning til gjennomføring av prosjektet, men med forutsetninger og presiseringer som nærmere omtalt i etterfølgende merknader.

Disse medlemmer vil også peke på at ifølge departementets svarbrev datert 26. januar 2006 om fremdriften av prosjektet fremgår det at

"... anleggsarbeidene på vegene frem til brua vil kunne starte i andre kvartal 2007 og på selve brua i andre kvartal 2008. Prosjekteringen for selve brua er en omfattende oppgave som vil ta lenger tid enn det som er vanlig for et vegprosjekt."

Disse medlemmer konstaterer derfor at noen ytterligere uker brukt til innhenting av manglende, mangelfull og uavklart informasjon om prosjektet, ville vært fullt mulig uten at det ville medført utsettelse av vesentlig betydning for byggestart og ferdigstilling av prosjektet.

### Kostnadsoverslag og nytte

Disse medlemmer har merket seg at basert på 8 pst. kalkulasjonsrente er netto samfunnsøkonomisk nytte oppgitt til -1,2 mrd. kroner. Som svar på spørsmål har departementet oppgitt at basert på 4 pst. kalkulasjonsrente, er netto nytte beregnet til -490 mill. kroner. Disse medlemmer antar at den samfunnsmessige nytte kan være for lavt anslått, og legger i tillegg vekt på den brede politiske oppslutningen lokalt og i regionen, samt betydelig økonomisk medvirkning fra hhv. kommuner og fylkeskommune på i alt 500 mill. kroner. Samtidig er det uklart om de klart negative konsekvensene av redusert trafikk over ferjesambandet Kvanndal-Utne-Kinsarvik er lagt inn.

Disse medlemmer har merket seg at det i St.prp. nr. 37 (1995-1996) var oppgitt nytte/kostnadsbrøk på 0,5, og der det videre het:

"... når ein føreset at sambandet Kvanndal-Utne-Kinsarvik slik som i dag blir trafikkert med to ferjer."

### Finansiering med bompenger

Disse medlemmer mener at behov for bedre samferdselsmessig infrastruktur i Indre Hardanger, i Hordaland og på Vestlandet, samt mellom Vest-Norge og Øst-Norge, er stort og legger til grunn at den samfunnsmessige nytten av prosjektet trolig er større enn det som fanges opp av kalkylen. Disse medlemmer mener derfor at det også i dette prosjektet skal legges til grunn at det er staten som skal finansiere nødvendig og nyttig infrastruktur innen samferdselssektoren. Disse medlemmer mener derfor at bompenger bør erstattes med statlig finansiering.

### Trafikkgrunnlag

Disse medlemmer har merket seg at det synes å være stor usikkerhet knyttet til trafikkgrunnlaget for prosjektet, og at flere konsulenter har vært engasjert for å kvalitetssikre trafikkgrunnlaget. Disse medlemmer har merket seg at det særlig synes å være usikkerhet knyttet til hvilken trafikkeffekt det vil ha for Hardangerbrua at bompengene vil bli opphevet fra 2016. I den forbindelse viser disse medlemmer til at Hardangerbrua er planlagt åpnet for trafikk sommeren 2011. I forhold til en mulig bompengerperiode på 15 år eller mer vil trafikk gjennom Folgefonntunnelen uten bompenger fremstå som alternativ til trafikk over Hardangerbrua med bompenger.

Disse medlemmer har videre merket seg at ulike såkalte "vegpakker" er under utarbeidelse i Hordaland. Felles for disse pakkene er betydelig innslag finansiering med bompenger. Disse medlemmer viser spesielt til Vossapakko som er omtalt i St.prp. nr. 1 (2005-2006) for Samferdselsdepartementet, og som nå er ferdig behandlet i Hordaland fylkesting med anbefaling fra et flertall om bruk av bompenger.

Disse medlemmer er kjent med at kvalitetssikring av prosjektet er utført av hhv. Metier og Møreforskning i tråd med de retningslinjer som gjelder for statlige investeringer over 500 mill. kroner. Etter spørs-

mål fra disse medlemmer til departementet har komiteen fått tilgang til de to kvalitetssikringsrapportene. Disse medlemmer finner det ikke avklart om Møreforskning som har ansvaret for kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget om bompengefinansiering av Vossapakko, har vært kjent for konsulenten, og om eventuell trafikkavvisende effekt er vurdert dersom slik bompengefinansiering har vært kjent. Disse medlemmer har bedt om avklaring fra hhv. departement og konsulent. Disse medlemmer har merket seg departementet i sitt siste svar angående dette forholdet, i brev datert 6. februar 2006, der det heter:

"Konsulenten har ikke foretatt noen konkret kvalitetssikring av relasjonene mellom trafikk knyttet til Hardangerbrua og Vossapakka."

Disse medlemmer mener at kvalitetssikringen på dette punkt ikke er tilfredsstillende utført og at trafikkprognosene er mangelfulle.

Disse medlemmer viser til at betydelig trafikk er forutsatt flyttet fra ferjesambandet Kvanndal-Utne-Kinsarvik til Hardangerbrua. Det gjelder 400 ÅDT av samlet antatt trafikk på Hardangerbrua i oppstartsåret 2011 på 1 950 ÅDT; hele 20 pst. av totaltrafikken og hele 47 pst. av anslått trafikkøkning i forhold til referansealternativet på 1 100 ÅDT.

Disse medlemmer har samtidig merket seg innspill fra regionen og fra ferjeselskapet som trafikkerer strekningene, om at flere trafikkantgrupper på dette ferjesambandet trolig i liten grad vil oppfatte kjøreruten via Hardangerbru som et akseptabelt alternativ, særlig når eksisterende ferjesamband opprettholdes med minimum nåværende kapasitet, frekvens og materiell.

Disse medlemmer har merket seg forsikringer fra andre partier om at et tjenlig tilbud i dette sambandet også i fremtiden er en forutsetning for bygging av brua. Disse medlemmer deler fullt ut den oppfatning, men peker på at dette samtidig gjør det sannsynlig med mindre flytting av trafikk enn forutsatt.

Disse medlemmer har også merket seg at undersøkelser blant ulike grupper trafikanter om fremtidig valg av kjørerute synes å være mangelfull med hensyn til årstid for gjennomføring og omtalte alternativer/kjoretid. Dette forsterker etter disse medlemmers syn usikkerheten om trafikkgrunnlaget.

Disse medlemmer har merket seg departementets uttalelser i St.prp. nr. 37 (1995-1996) Omtale av Hardangerbrua angående trafikkprognoser, der det heter:

"For ferie- og fritidstrafikken vil også andre faktorer som ikke blir fanga opp i modellen spela ei stor rolle i val av reiserute. Sidan ferie- og fritidstrafikk utgjer om lag 70 pst. av trafikken vil det vere uvisse knytt til kor stor del som vil velje ferja Kvanndal-Utne eller Kvanndal-Kinsarvik framfor Hardangerbrua."

Det heter videre at

"... om ein større del av turist- og tungtrafikken enn føresatt vel andre vegar, kan dette skape store problemar for brua."

Og videre heter det:

"... men trafikken over Hardangerfjorden er svært spesiell ved at heile 70 pst. av trafikken er ferie- og fritidstrafikk. Av denne trafikken er om lag ¼ utlandske turister."

Disse medlemmer har ingen indikasjoner på at trafikkgrunnlaget i regionen har endret seg, men har merket seg at departementet i motsetning til i 1996 ikke anser at dette trafikkgrunnlaget vil skape usikkerhet i trafikkprognosene for Hardangerbrua.

Disse medlemmer har merket seg departementets svarbrev av 14. februar 2006 der sammenhengen mellom trafikkprognoser og forutsetninger for disse i hhv. St.prp. nr. 36 (1995-1996) og St.prp. nr. 2 (2005-2006) er forsøkt forklart. Disse medlemmer konstaterer at det fortsatt er usikkerhet knyttet til trafikkprognosene både for bruprojektet og for ferjesambandet Kvanndal-Utne-Kinsarvik som skal videreføres, og ikke minst usikkerhet og uklarhet om reisevaner og preferanser hos trafikantene.

På bakgrunn av de klare anbefalingene som departementet gir prosjektet, mener disse medlemmer at staten bør dekke eventuelle overskridelser ved bygging. Dersom et flertall anbefaler bruk av bompengefinansiering, anser disse medlemmer av samme grunner at økonomiske konsekvenser av eventuell trafikksvikt også bør dekkes av staten.

Disse medlemmer mener også at foreliggende kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget bør suppleres gjennom tilleggssak til Stortinget senere.

Disse medlemmer er kjent med hovedkonklusjonen i rapport av 14. august 2005 fra Møreforskning til Samferdselsdepartement om kvalitetssikring av beslutningsunderlaget knyttet til trafikk og samfunnsøkonomi for prosjekt Hardangerbrua med tilførselsveger:

"Selv med en revidert beregningsmetodikk og redusert kalkulasjonsrente vil prosjektets samfunnsøkonomiske avkastning i første driftsår være så lav at konklusjonen i beste fall blir at det bør utsettes 10-15 år."

Konsulentens hovedinnvending dreier seg om at prosjektet ikke er analysert i en større strategisk sammenheng når det gjelder vegforbindelse øst-vest og nord-sør.

Disse medlemmer har merket seg at departementet likevel anbefaler prosjektet.

Disse medlemmer anbefaler også prosjektet med visse merknader og forutsetninger på grunn av antatt stor nytte for regionen og stor politisk oppslutning om prosjektet i regionen.

### Hardangervidda

Disse medlemmer har merket seg at fremlagt proposisjon inneholder en omfattende omtale av rv 7 Hardangervidda, særlig om konsekvenser for villrein stammen. Disse medlemmer har videre merket seg at departementet i sin vurdering av saken legger inn en klar binding mellom fremtidig bygging av miljøtunneler på Hardangervidda for å sikre beiteområder for

villreinen, og finansiering av slike tunneler gjennom forlenget bompengeneinnkreving på Hardangerbrua.

Disse medlemmer har registrert at den nye regjeringen har opphevet denne bindingen i svar på spørsmål fra Fremskrittspartiets fraksjon i komiteen. Fra svarbrev fra statsråden datert 16. januar 2006 siteres:

"Stoltenberg II-regjeringen vil ikke opprettholde den forrige regjeringens kopling mellom bygging av Hardangerbrua og miljøtunneler på Hardangervidda, dvs. muligheten til å forlenge bompengeperioda på brua for å bidra til finansiering av en ev. tunnelloøsning på vidda."

Disse medlemmer er tilfreds med denne avklaringen som opprettholder prinsippet om at dersom bompenger benyttes som finansieringskilde, skal bompengemidler utelukkende brukes til nedbetaling av et klart definert og avgrenset prosjekt.

### Ferje Kvanndal-Utne-Kinsarvik

Disse medlemmer peker på at ferjesambandet Kvanndal-Utne-Kinsarvik ikke er omtalt av saken, men likevel er sterkt berørt av prosjektet Hardangerbrua. I trafikkprognosene forutsettes en betydelig overflytting av dagens trafikk på dette sambandet til fremtidig bru. Med redusert ÅDT og redusert passasjerantall vil det medføre økte statlige kostnader å opprettholde dagens standard, kapasitet og frekvens.

Disse medlemmer peker på at ferjesambandet har tre viktige brukergrupper som fortsatt må ivaretas med et kvalitativt godt samband; turister, vogntog og internttrafikk i regionen/deler av regionen. Disse medlemmer understreker at ingen av disse tre brukergruppene får et godt alternativ i Hardangerbrua. Disse medlemmer peker også på at forbedring i samferdselsmessig infrastrukturen i en del av regionen ikke må medføre dårligere infrastruktur i andre deler av samme region.

Disse medlemmer mener derfor det er et samferdselsstrategisk viktig og riktig grep at ferjesambandet Kvanndal-Utne-Kinsarvik sikres på en avklarende og betryggende måte gjennom forpliktende vedtak.

Disse medlemmer minner om at for Ullensvang herad var støtte til bruprojektet i 1996 gjort avhengig av at ferjesambandet Kvanndal-Utne-Kinsarvik ble sikret. Disse medlemmer har merket seg at Ullensvang heradsstyre nylig har gjort nytt enstemmig vedtak om slik sikring, der det bl.a. heter:

"Ullensvang heradsstyre krev at det vert oppretthalde eit tilfredsstillande internsamband og samband Utne Kvanndal også etter at Hardangerbrua er realisert.

Ferjesambandet Utne-Kvanndal må oppretthaldest med same frekvens som i dag og med moderne ferjemateriell."

Disse medlemmer deler dette synet. Disse medlemmer er også kjent med at Ullensvang herad har satt ned et eget utvalg for å se på trafikkgrunnlag og utvikling for dette ferjesambandet.

Disse medlemmer har merket seg at det er foretatt et store investeringer i vegstandard og rassikring på vegstrekningen Odda-Utne; en strekning på 42 km.

Bare de tre siste årene er påkostet 110 mill. kroner. Vegen har sjelden god standard i Hordaland; ca. 90 pst. av strekningen er tofelts veg med gul midtstripe.

### Seilingshøyde

Disse medlemmer har merket seg at seilingshøyden er planlagt til 55 m. Disse medlemmer viser til at både Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune arbeider for realisering av ny seilingsled til Bergen havn og som var en forutsetning da Askøybrua like utenfor Bergen ble bygget. Denne brua har en seilingshøyde på 62 m og er i økende grad en negativ faktor for videre utvikling av den store cruisetrafikken til Bergen. Disse medlemmer er kjent med at dette prosjektet er ferdig utredet med godkjent seilingstrasé, prislapp på 180 mill. kroner og positiv samfunnsøkonomisk nytteverdi ved kalkulasjonsrente på 4 pst.

Disse medlemmer er også kjent med at Hordaland fylkeskommune har investert over 30 mill. kroner i dypvannskai for cruiseskip i Eidfjord. Kaien sto ferdig til sesongen 2005. Cruisetrafikken ble stor, og inntegning av anløp i 2006 enda større. Når brua kommer på plass, vil seilingshøyden begrense anløp til hhv. Eidfjorden (til kaien i Eidfjord) og Osafjorden (innseiling til det kjente turiststedet Ulvik), mens Sørfjorden mot Odda og områder utenfor brua fortsatt vil ha seilingsled uten høydebegrensning.

Disse medlemmer har merket seg departementets utdypende svar om seilingsleden; der det fremgår at heving av høyden vil medføre at kostnadene vil øke og at reguleringsplanene må endres. Disse medlemmer peker på at det bygges stadig flere cruiseskip med høyde over 65 m og at seilingshøyden på brua ikke kan økes etter bygging. Disse medlemmer finner det underlig at foreslått seilingshøyde for Hardangerbrua er satt lavere enn for Askøybrua, men konstaterer at involverte kommuner, Hordaland fylkeskommune og næringsorganisasjonen Reisemål Hardanger likevel ikke har innvendinger mot dette.

### Vindforhold

Disse medlemmer har merket seg at prosjektet omfatter bygging av en av verdens lengste hengebruer som er plassert på et særlig vindutsatt sted i Hardangerfjorden. Disse medlemmer har merket seg at det i svarene på disse medlemmers spørsmål til departementet om vindforhold, er utført vindmålinger på brustedet og at

".... resultatene fra de to undersøkelsene til sammen gir et godt bilde av vindforholdene på brustedet."

Videre har disse medlemmer merket seg at risiko- og sårbarhetsanalyser for prosjektet er gjennomført, og at det ut fra de målinger som ligger til grunn for denne analysen

"... bare vil være et fåtall timer pr. år at sterk vind vil skape problemer for trafikkavviklingen på Hardangerbrua."

Disse medlemmer har merket seg departementets svar om at relevante myndigheter har foretatt avklarende undersøkelser knyttet til vindforholdenes innvirkning på konstruksjon og trafikk og konkludert med at disse ligger innenfor akseptable grenser.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget samtykker i at Hardangerbrua bygges slik prosjektet er redegjort for i St.prp. nr. 2 (2005-2006). Bompengefinansiering erstattes med statlig finansiering, og ferjeforbindelsen Kvanndal-Utne-Kinsarvik videreføres med kapasitet, standard og frekvens som ivaretar etterspørselen fra dagens ulike trafikkantgrupper. Stortinget ber Regjeringen legge frem tilleggssak om statlig finansiering og med ytterligere kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget."

### FORSLAG FRÅ MINDRETAL

#### Forslag frå Framstegspartiet:

Stortinget samtykker i at Hardangerbrua bygges slik prosjektet er redegjort for i St.prp. nr. 2 (2005-2006). Bompengefinansiering erstattes med statlig finansiering, og ferjeforbindelsen Kvanndal-Utne-Kinsarvik videreføres med kapasitet, standard og frekvens som ivaretar etterspørselen fra dagens ulike trafikkantgrupper. Stortinget ber Regjeringen legge frem tilleggssak om statlig finansiering og med ytterligere kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget.

### TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

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

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

vedtak:

#### I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Hardangerbrua AS får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv 7/rv 13 Hardangerbrua og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 2 (2005-2006) og Innst. S. nr. 93 (2005-2006).

#### II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. februar 2006

**Per Sandberg**  
leiar

**Øyvind Halleraker**  
ordførar

## Vedlegg 1

### Brev fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 21. november 2005

#### Vedr. St.prp.nr. 2 ( 2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv7/rv13 Hardangerbroen i Hordaland

I forbindelse med behandling av saken tillater jeg meg på vegne av FrPs fraksjon i Transport- og Kommunikationskomiteen å be om svar på følgende spørsmål:

1.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. *Vil statsråden sørge for at de to kvalitetssikringsrapportene omgående blir tilgjengelig for komiteens medlemmer?*

2.

Seilingshøyden for broen er oppgitt til 50 m, samme som Sotrabroen men betydelig lavere enn Askøybroens seilingshøyde på 63 m. Begge disse broene virker begrensende for de største cruiseskipene som vurderer anløp i Bergen, og det arbeides derfor med prosjekt for alternativ seilingsled til Bergen sentrale havn uten slik høydebegrensning.

FrP er kjent med at det foran cruisesesongen 2005 er investert over 30 mill.kr. (herav ca. 11 mill.kr fra Hordaland Fylkeskommune) i dypvannskai i Eidfjord innerst i Hardangerfjorden; altså innenfor planlagt broplassering. Etter det vi har forstått har dette vært en suksess med mange anløp også fra store skip og mange bestillinger for sesongen 2006. Vi har oppfattet at næringslivet i Indre Hardanger ser på investeringen i dypvannskai som en suksess. *På hvilke måter er konsekvensene av en begrenset seilingshøyde på 50 m vurdert i prosjektet og i kvalitetssikringen av prosjektet og hvordan er konsekvensene av økte investeringskostnader for økt seilingshøyde fremvist?*

3.

Broen er tenkt plassert mellom Vallavik og Bu der Hardangerfjorden er smalest og med bratte fjellvegger på begge sider. Landskapsmessig innsnevring kan gi usedvanlig kraftig vind/vindpress. *Hvordan er vindmessig sikring av broen lagt inn i prosjektet og i kvalitetssikringen?*

4.

Flere nye vegutbyggingsprosjekter er under planlegging i Indre Hardanger; vi viser spesielt til "Vossapakka" (rv 13) og "Kvampakka" (rv 16). Disse berører kjøreruter for potensielle brukere av planlagt Hardangerbro. Begge de omtalte prosjektene er tenkt bygget med delvis bompengefinansiering. Vi viser spesielt til St.prp.nr. 1 (2005-2006) for Samferdselsdepartementet side 113 kolonne 2 rv 13 Jøsendal - Voss der "Vossapakka" er omtalt og der også finansiering med delvis bompengefinansiering er omtalt. Passering av flere bomstasjoner kan ha trafikkavvisende effekt. *Hvordan har prosjektet og kvalitetssikringsrapportene fanget opp trafikkavvisende effekt fra andre planlagte bompengefinansierte prosjekter i områder som samler trafikk til planlagt Hardangerbro? Har firmaene som utførte kvalitetssikring vært kjent med de to omtalte prosjektene og det faktum at de er tenkt finansiert med bruk av bompenger?*

5.

I St.pr.nr. 2 omtales det avslutningsvis meget kort at på bakgrunn av utredning om konsekvenser for villreinen på Hardangervidda vil spørsmålet om miljøtunneler på Hardangervidda bli vurdert. Det heter videre at "viss ei tunnelloysing blir valt, ser Regjeringen det som aktuelt å forlenge bompengerperioden for å bidra til å finansiere dette." Denne konklusjonen kommer på bakgrunn av redegjørelse på side 5 der det opplyses at den korteste tunnelen kan få en kostnad på 200 mill.kr og at referansegruppen som har drøftet 4-5 tunneler med en samlet lengde på ca. 15 km som sammen med kostnad på vegnettet vil koste over 1 mrd. kr.

*Kan statsråden redegjøre for om den nye Regjeringen vil opprettholde denne prosjektkoblingen? Dersom svaret er ja kan statsråden opplyse hvilken kostnadsmessig maksimalramme fra bygging av mulige miljøtunneler for villrein på Hardangervidda som vil bli innkrevd gjennom bompenger på Hardangerbroen og avklare konsekvenser for bompengesatser og innkreivingsperiodens lengde?*

*Er en kobling mot fremtidige men uavklarte prosjekt i henhold til regelverk for styring av statlige investeringer?*

## Vedlegg 2

### Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Fremskrittspartiets stortingsgruppe, datert 16. januar 2006

#### Spørsmål til St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland

Jeg viser til brev av 21.11.05 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe vedrørende ovennevnte.

##### Ad.1

Kvalitetssikringsrapportene er oversendt elektronisk til Transport- og kommunikasjonskomitéen. Vedlagt følger rapportene i papirversjon.

##### Ad.2

I konsekvensutredningen for Hardangerbrua fra 2004 ble det opplyst at basert på statistikk fra Bergen og Omland Havnevesen, koblet med informasjon for de ulike cruisebåtene levert av turoperatørene, var fordelingen av meldte anløp i Bergen i 2003 følgende:

- 94 pst. av anløpene var med skip med mastehøyde under 50 m
- 5,5 pst. av anløpene var med skip med mastehøyde mellom 50 m og 55 m
- 0,5 pst. av anløpene var med skip med mastehøyde over 55 m.

Det vil trolig være stort samsvar mellom anløp av cruiseskip til Bergen og cruisetrafikk til Hardanger. I Bergen havn er de største cruiseskipene (over 62 m) utelukket på grunn av seilingshøyden ved Askøybrua. Etablering av alternativ seilingsled til Bergen over Herdlaflaket var en del av opplegget i St.prp. nr. 2 (1987-88) Om Askøybrua med tilstøtende veger som Stortinget sluttet seg til, jf. Innst. 5. nr. 32 (1987-88). Stortinget har senere ved behandlingen av St.prp. nr. 1 (1994-95) gått i mot å etablere den alternative seilingsleden på grunn av verneinteressene i området. Bergen kommune og Bergen Havn har bedt om at muligheten for en alternativ seilingsled til Bergen blir undersøkt. Det er startet planlegging av denne alternative farleden. I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, side 149, står det at målet for arbeidet er å komme fram til vedtaksgrunnlag for reguleringsplan og kostnaden for et slikt prosjekt. Forslag til reguleringsplan har ligget ute til offentlig ettersyn.

Da prosjektet Hardangerbrua ble lagt fram for Stortinget i 1996 var seilingshøyden planlagt til 50 m. Denne høyden var også foreslått i konsekvensutredningen fra 2004.

Ved høringene for konsekvensutredning og reguleringsplan for Hardangerbrua har Kystverket, som er statlig fagmyndighet, gjort oppmerksom på at det er under bygging flere cruiseskip som vil kreve seilingshøyde på om lag 65 m. En kan forvente at disse skipene kan komme til norskekysten i løpet av 10- 15 år. Ved

høringen av konsekvens- utredningen uttalte Eidfjord og Ulvik kommuner at seilingshøyden bør være minimum 55 m.

Ved sluttbehandlingen av konsekvensutredningen foreslo Statens vegvesen å øke seilingshøyden fra 50 m til 55 m som et avbøtende tiltak. Dette ble akseptert av kommunene. Kystverket har ikke fremmet innsigelser mot reguleringsplanene, og planene er egengodkjent av kommunene med seilingshøyde 55 m som opplyst i St.prp. nr. 2 (2005-2006), side 1. Byggingen av dypvannskai i Eidfjord er beskrevet i konsekvensutredningen. Problemstillingene knyttet til seilingshøyden er altså belyst i planleggingsprosessen, og det er foretatt en avveining av ulike hensyn.

Det presiseres at Hardangerbrua kun vil begrense seilingshøyden for Eidfjorden og Osafjorden. Resten av Hardangerfjorden, inklusive Sørfjorden, vil fortsatt være tilgjengelig for eventuelle større skip. For øvrig er det en kraftlinje som krysser fjorden der Hardangerbrua er planlagt. Dette luftspennet er om lag 60 m over fjorden på det laveste.

Pr. i dag har ikke Statens vegvesen full oversikt over konsekvensene ved å øke seilingshøyden til mer enn 55 m, men viser til følgende:

- Høyden på brutårnene vil måtte økes tilsvarende økning i seilingshøyden.
- Bærekablene vil øke i lengde.
- Kabelforankringene må vurderes på nytt. Kabelforankringene ligger i dag samlet over tilførselstunnelene på hver side. Det er mulig at en heving av seilingshøyden vil medføre en brattere nedføring av kablene mot forankringene og større dimensjon på kablene, eventuelt må forankringene deles og spres på hver side av tunnelene.
- Stigningen opp til brua på Vallavik-siden vil måtte økes dersom ikke krumningen på brua skal endres. Endret krumning vil også ha en estetisk side. Alternativt må tilkoblingspunktet flyttes og tunnelens lengde økes.
- Gangveg opp til brua fra fylkesvegen på Vallavik-siden vil bli brattere. Eventuelt må den forlenges.
- Viaduktene på begge sider av brua vil bli lengre.

Summen av disse konsekvensene ved eventuell økt seilingshøyde er at kostnadene ved prosjektet vil øke. Det vil være nødvendig med nytt kostnadsoverslag og trolig behov for endringer i reguleringsplanene. Prosjektet vil dermed ikke lenger være i tråd med de rammene som er lagt til grunn i St.prp. nr. 2 (2005-2006).

##### Ad.3

Jeg kan opplyse at det er utført vindmålinger på brustedet. Det er også utført vind- tekniske undersøkelser av terrengmodell i vindtunnel. Statens vegvesen mener

at resultatene fra de to undersøkelsene til sammen gir et godt bilde av vindforholdene på brustedet. Behovet for eventuelle tilleggsundersøkelser vil bli vurdert i forbindelse med prosjekteringen.

#### **Ad.4**

Det vil til enhver tid være et stort antall prosjekter og tiltak som er under realisering, under planlegging eller på idéstadiet. Ved Statens vegvesens arbeid med trafikk- grunnlaget for Hardangerbrua har utgangspunktet vært prosjekter som er prioritert i handlingsprogrammet for perioden 2006-2015.

Statlige midler til å følge opp den planlagte Vossepakke er prioritert i siste del av tiårsperioden (2010-2015). Dersom det blir tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering, kan det være aktuelt å starte arbeidene på prosjekter innenfor Vossepakke med bompengemidler allerede i første fireårsperiode (perioden 2006-2009). Dette er foreløpig ikke lagt til grunn i handlingsprogrammet, jf. St.prp. nr. 1 (2005-2006), side 113. Konsulenten som har gjennomført kvalitetssikringen av Hardangerbrua har vært kjent med at det pågår arbeid med planlegging av en Vossepakke med delvis bompengefinansiering, men det er ikke lagt stor vekt på Vossepakke i kvalitetssikringsrapporten fra konsulenten. Ved arbeidet med forslaget

til Vossapakke er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst på om lag 25 kr. Statens vegvesen vurderer forbedringene i vegstandard ved å gjennomføre Vossepakke til å være så store at bompengbelastningen ikke vil føre til vesentlig trafikkavvisning. Jeg er enig i denne vurderingen.

Arbeidet med forslaget til en mulig Kvamspakke er på et tidlig stadium, og prosjekter/tiltak i en eventuell Kvamspakke inngår ikke i handlingsprogrammet.

#### **Ad.5**

Stoltenberg II-regjeringen vil ikke opprettholde den forrige regjeringens kopling mellom bygging av Hardangerbrua og miljøtunneler på Hardangervidda, dvs. muligheten til forlenge bompengeperioden på brua for å bidra til finansiering av en ev. tunnelloøsning på vidda. Jeg vil understreke, som det også framgår av St.prp. nr. 2 (2005- 2006), at trafikkveksten på nr 7 Hardangervidda som følge av Hardangerbrua blir liten. Med bakgrunn i behovet for økt kunnskap om sammenhengen mellom villreinens levkår og framtidig vinterdrift av rv 7 over Hardangervidda, pågår det to prosjekter som ses i sammenheng med hverandre. Resultatet av prosjektene vil foreligge i løpet av 2006. Regjeringen vil på denne bakgrunn komme tilbake til Stortinget med eventuelle konsekvenser for rv 7.

### **Vedlegg 3**

#### **Brev fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 29. november 2005**

#### **Vedr. St.prp.nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv7/rv13 Hardangerbroen i Hordaland. Ytterligere spørsmål**

I forbindelse med behandling av saken tillater jeg meg på vegne av FrPs fraksjon i Transport- og Kommunikasjonskomiteen å be om svar på ytterligere spørsmål:

##### **1.**

Nasjonal plan for utbygging av veger ble behandlet av Stortinget juni 2004 (NTP 2006-2015) Plandokumentet inneholdt ikke omtale av prosjekt Hardangerbroen i Hordaland. Prosjektet var således ikke synlig og/eller tydelig inkludert i planens regional og/eller nasjonal samferdselsstrategi. Vi kan ikke se at departementet gjennom omtalen i stortingsproposisjonen har plassert og vurdert prosjektet i en fremtidig ramme for utbygging og opprustning av samband nord-sør og øst-vest. Flere års byggetid, nedbetalingstid på mellom 15 og 20 år samt finansieringsplan på over 2 mrd. totalt krever etter vårt syn en tydeligere og mer avklarende strategisk plassering og vurdering.

*Kan departementet gi en tydeligere og mer avklarende plassering og vurdering av prosjektet innhold til vedtatt strategi i NTP2006-2015?*

##### **2.**

I dag går mer enn 80 % av tjerntrafikken gjennom Sørtjorden i Hardanger vi fergesambandet Kvanndal - Utne. Samtidig er denne fergestrekningen en viktig samferdselsmessig forbindelse for folk som bor på vestsiden av Sørkjorden og sør for Indre Samlafjorden. Konsekvensene for dette fergesambandet er ikke omtalt i saken.

*Hvilke vurderinger og forutsetninger er gjort om fremtidig drift av bilfergesambandet mellom Kvanndal og Utne med hensyn til kapasitet, frekvens og Økonomi etter at Hardangerbroen er bygget? Foreligger uttalelser fra hhv. Ullensvang kommunestyre eller Hordaland Fylkesting om dette?*

##### **3.**

Med henvisning til spørsmål nr.3 i brev av 21.11.2005 om vindforholdenes betydning for konstruksjonen er det ønskelig at denne vurderingen også utvides til å omfatte kjøreforhold for vogntog, busser og personbiler ved sterk vind og spesielle vindforhold.

*Hvordan er vindforhold for kjørende trafikk over broen vurdert i forhold til broens lengde, høyde og geografiske plassering?*

## 4.

Det pågår arbeid med risiko- og sårbarhetsanalyser i alle fylker i regi av fylkesmannsembetene. En slik vurdering antas bl.a. å omhandle forhold knyttet til vind/vær for en stor konstruksjon som ligger utsatt til for vær og vind.

*Foreligger det fra Fylkesmannen i Hordaland risiko- og sårbarhetsanalyse av prosjektet eller uttale om slik risiko- og sårbarhet tilknyttet utarbeidet konsekvensutredning for prosjektet? Dersom uttalelser fra ansvarlig myndighet foreligger vil komiteen bli gjort kjent med disse?*

#### Vedlegg 4

#### Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Fremskrittspartiets stortingsgruppe, datert 20. desember 2005

#### Ytterligere spørsmål til St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7 / rv 13 Hardangerbrua i Hordaland

Jeg viser til brev av 29.11.05 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe.

##### Ad. 1

St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 omtaler investeringene i de nasjonale transportkorridorene. Innenfor vegsektoren omfatter dette prioriteringene på stamvegnettet. Det er ingen tilsvarende omtale av prioriteringene på øvrig riksvegnett der fylkeskommunene har avgjørende innflytelse. Ved planleggingen av Hardangerbrua har det ligget til grunn at dette ikke er et stamvegprosjekt. Prosjektet er høyt prioritert av Hordaland fylkeskommune. Ved behandlingen av St.meld. nr. 24 ba flertallet i Samferdselskomiteen, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk venstreparti, om at saken om utbygging og finansiering blir lagt fram for Stortinget så snart som mulig.

Hardangerbrua vil ligge på en fellesstrekning mellom rv 7 og rv 13. Etter endringer i stamvegnettets omfang er rv 13 mellom Jøsendal og Voss klassifisert som stamveg, jf. St.prp. nr. 1 (2002-2003), mens rv 7 i Hordaland fortsatt er en del av øvrig riksvegnett. Det er ikke prioritert stamvegmidler til Hardangerbrua. Vestlandsrådet/fylkeskommunen er således villig til å benytte statlige midler fra rammen til øvrige riksveger til et prosjekt som også inngår i stamvegnettet.

I finansieringsplanen er det lagt opp til at om lag 10 pst. av kostnadene skal dekkes av statlige midler fra rammen til øvrige riksveger i Hordaland. Resten skal dekkes gjennom bompenger og lokale tilskudd. Det er dermed slik at investeringsmidlene til Hardangerbrua ikke kan flyttes til prosjekter andre steder på stamvegnettet.

Som det framgår av proposisjonen vil Hardangerbrua inngå i både et ferjefritt samband nord - sør og øst - vest, og brua vil tjene flere formål og gi bedre kommunikasjoner både lokalt i indre Hardanger, regionalt og for ferjetrafikken.

Jeg gjør oppmerksom på at kostnadsoverslaget er under 2 mrd. kr (styringsrammen er 1.810 mill. 2005-kr) og perioden med etterskuddsinnkreving er beregnet til om lag 15 år. I samsvar med praksis ved ferjeavsløsningsprosjekter kommer forhåndsinnkrevingen på ferjesambandet i tillegg.

##### Ad. 2

Det er ventet en viss reduksjon av trafikken i ferjesambandet etter åpningen av Hardangerbrua. Kvalitetssikringen har vist at det er en del usikkerhet ved størrelsen på trafikkreduksjonen, bl.a. ut fra at ferjesambandet fortsatt vil kunne være attraktivt for en del turister. Ved behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 sluttet Stortinget seg til nye standardmål for ferjedriften. Tilbudet i det framtidige sambandet forutsettes tilpasset trafikkgrunnlaget. Trafikknedgangen vil føre til mindre inntekter, men en mindre ferje vil på den annen side kreve mindre utgifter.

Forutsatt realisering av prosjektene Hardangerbrua og Jondalstunnelen, vil bompengeneinnkrevingen avsluttes ca. 2025, og det vil da igjen oppstå en ny situasjon.

Samferdselsdepartementet er ikke kjent med at Hordaland fylkeskommune har behandlet konsekvensene for ferjesambandet Kvanndal - Utne i forbindelse med Hardangerbruprosjektet Ullensvang heradsstyre har nylig vedtatt at det skal gjennomføres en utredning av konsekvenser for ferjesambandet Kvanndal - Utne som følge av at Hardangerbrua og Jondalstunnelen realiseres. Det er lagt opp til at arbeidet med utredningen skal være avsluttet i løpet av 2006.

##### Ad. 3

I risiko- og sårbarhetsanalysen for prosjektet er det foretatt en systematisk gjennomgang av konsekvenser og sannsynlighet ved ulike hendelser. Sterk vind er en av disse hendelsene. Det vil bli utarbeidet kriterier for varsling og eventuell stenging av brua på grunn av sterk vind i tråd med det som gjelder for andre større bruer. Behovet for tiltak vurderes konkret for hvert prosjekt.

Ut fra de målinger som ligger til grunn for risiko- og sårbarhetsanalysen vil det bare være et fåtall timer pr. år at sterk vind vil skape problemer for trafikkavviklingen på Hardangerbrua.

##### Ad. 4

Ved behandlingen av reguleringsplanen for prosjektet ba fylkesmannen Statens vegvesen om å utarbeide en risiko- og sårbarhetsanalyse. Analysen, som forelå i mars 2005, blir lagt til grunn for det videre arbeidet med sikkerhet og beredskap for Hardangerbrua.

## Vedlegg 5

### **Brev fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 14. desember 2005**

#### **Vedr. St.prp.nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv7/rv13 Hardangerbroen i Hordaland. Spørsmål om samfunnsøkonomisk lønnsomhet - bruk av 4 %**

I forbindelse med behandling av saken tillater jeg meg på vegne av FrPs fraksjon i Transport- og Kommunikationskomiteen å be om svar på ytterligere spørsmål:

*Med henvisning til IR-109/2005 fra Finansdepartementet som fastsetter kalkulasjonsrenten for statlige prosjekter til 4 % ber vi om å få oppgitt samfunnsmessig nytte for prosjektet basert på 4 %.*

Samtidig ber vi om en presisering og avklaring av begrepene. I St. meld. nr. 24 (2003-2004) om Nasjonal Transportplan 2006-2015 side 24 omtales "diskonteringsrente" i nytte - kostnadsanalyser. I St. prp. nr. 2 (2005-2006) brukes på side 2 begrepet "kalkulasjonsrente".

## Vedlegg 6

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Fremskrittspartiets stortingsgruppe, datert 21. desember 2005**

#### **Spørsmål til St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland**

Jeg viser til brev av 14.12.05 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet (NN) er med 4 pst. kalkulasjonsrente beregnet til - 490 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,2, og internrenten er beregnet til 2 pst.

Kalkulasjonsrente og diskonteringsrente har det samme meningsinnhold, og begrepene har vært brukt

om hverandre. Det ser ut til at kalkulasjonsrente er det begrepet som blir brukt nå (for eksempel i Finansdepartementets Veileder i samfunnsøkonomiske analyser fra 2005) og at begrepet diskonteringsrente går ut av bruk.

Ved samfunnsøkonomiske analyser av prosjekter og tiltak som har virkninger på kostnads- og/eller nyttesiden over flere år, må en ha en rente for å kunne sammenlikne nytte og kostnadselementer som kommer over flere år. Dette er kalkulasjonsrente.

## Vedlegg 7

### **Brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 16. januar 2006**

#### **St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland**

I forbindelse med arbeidet med proposisjonen ønsker transport- og kommunikasjonskomiteen svar på følgende spørsmål:

##### **1. Oppstarting av anleggsarbeidet på Hardangerbrua.**

Av proposisjonen går det fram at anleggsarbeidet på Hardangerbrua vil starte vinter/vår 2008. Dette begrun-

nes med at en trenger mer tid til prosjektering av prosjektet.

- Det ønskes en nærmere forklaring for at prosjekteringen av dette prosjektet vil ta vel to år etter at et eventuelt vedtak er fatta i Stortinget i saka, jf. også at det i andre saker er betydelig kortere tid mellom vedtak og anleggsstart.

Det imøteses for øvrig *snarlige* svar på spørsmål fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe i saka.

## Vedlegg 8

### Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 26. januar 2006

#### Spørsmål vedrørende St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland

Jeg viser til brev av 16.01.06 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen.

I stortingsproposisjonen om Hardangerbrua står det at anleggsarbeidene på prosjektet er planlagt å starte vinteren/våren 2008, med åpning for trafikk i løpet av 2011. Dette er basert på samtidig anbudsinnlevering for vegene fram til brua og selve brua.

Etter at proposisjonen ble lagt fram 7. oktober 2005 har Statens vegvesen arbeidet videre med utbyggingsstrategien for prosjektet og kvalitetssikring av tidsplanen. Kvalitetssikringen viser at ved å starte med bygging av vegene fram til brua, sprengte ut og ferdigstille tårnfundamentene og deretter lyse ut byggingen av brua, vil prosjektet kunne åpnes for trafikk sommeren

2011. Anleggsarbeidene på vegene fram til brua vil kunne starte i andre kvartal 2007 og på selve brua i andre kvartal 2008. Prosjekteringen av selve brua er en omfattende oppgave som vil ta lengre tid enn det som er vanlig for et vegprosjekt.

Denne utbyggingsstrategien med deling av prosjektet i to hovedentrepriser vil legge til rette for bedre konkurranse og dermed lavere priser. Samlet gjennomføringstid vil bli kortere. Brubyggingen som egen entreprise vil også kunne virke positivt på interessen fra internasjonale bruentreprenører. Statens vegvesen vil arbeide videre med prosjektet basert på denne utbyggingsstrategien. Det vil selvsagt fortsatt kunne bli justeringer i framdriften for prosjektet.

Jeg viser før øvrig til mitt svar av 16.01.06 på brev av 21.11.05 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe vedr. Hardangerbrua.

## Vedlegg 9

### Brev fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 30. januar 2006

#### Vedr. St.prp.nr. 2 ( 2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv7/rv13 Hardangerbroen i Hordaland.

#### Departementets svarbrev datert 16.01.2006 på brev fra FrP datert 21.11.2005, pkt. 4

Jeg viser til svarbrev vedr. punkt 4.

Jeg hitsetter vårt opprinnelige spørsmål i pkt 4;

4.

*Flere nye vegutbyggingsprosjekter er under planlegging i Indre Hardanger; vi viser spesielt til "Vossapakka" (rv 13) og "Kvampakka" (rv 16). Disse berører kjøreruter for potensielle brukere av planlagt Hardangerbro. Begge de omtalte prosjektene er tenkt bygget med delvis bompengefinansiering. Vi viser spesielt til St.prp.nr. 1 (2005-2006) for Samferdselsdepartementet side 113 kolonne 2 rv 13 Jøsandal - Voss der "Vossapakka" er omtalt og der også finansiering med delvis bompengefinansiering er omtalt. Passering av flere bomstasjoner kan ha trafikkavvisende effekt. Hvordan har prosjektet og kvalitetssikringsrapportene fanget opp trafikkavvisende effekt fra andre planlagte bompengefinansierte prosjekter i områder som samler trafikk til planlagt Hardangerbro? Har firmaene som utførte kvalitetssikring vært kjent med de to omtalte*

*prosjektene og det faktum at de er tenkt finansiert med bruk av bompenger?*

Jeg konstaterer at statsråden gjennom sitt svar gir sin og/eller departementets vurdering av mulig trafikkavvisende effekt knyttet til delvis bompengefinansiering av Vossapakken. En slik vurdering er ikke svar på spørsmål og kan heller ikke supplere en konsulentrapport som inngår i ekstern kvalitetssikring ihht statlige regler om slik kvalitetssikring.

Jeg viser til at Møreforskning har hatt ansvar for å utføre ekstern kvalitetssikring av prosjekt Hardangerbroen.

Jeg ber igjen statsråden avklare om Møreforskning i kvalitetssikringsarbeidet har vært kjent med delvis bompengefinansiering av Vossapakka og om effekten av slik finansiering er lagt inn i arbeidet.

Skulle det forholde seg slik at Møreforskning *ikke* er kjent med dette og/eller *ikke* har lagt inn slik effekt ber vi om å få opplyst fra konsulentselskapet om slik bompengefinansiering har trafikkavvisende effekt som er av betydning for samlet trafikkgrunnlag i den kvalitetssikringsrapporten som er fremlagt.

Av hensyn til fremdriften av saken ber vi nå om hurtig tilbakemelding.

**Vedlegg 10****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Fremskrittspartiets stortingsgruppe, datert 6. februar 2006****St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland**

Jeg viser til brev av 30.01.06 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe.

Som vist til i pkt. 4 i mitt brev av 16.01.06 har konsulenten vært kjent med det pågående arbeid med planlegging av Vossepakka med delvis bompengefinansiering. Konsulenten har ikke foretatt noen konkret kvalitetssikring av relasjonene mellom trafikk knyttet til Hardangerbrua og Vossepakka.

**Vedlegg 11****Brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 7. februar 2006****St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland**

I forbindelse med arbeidet med proposisjonen ønsker transport- og kommunikasjonskomiteen svar på følgende spørsmål:

*2. Om trafikkprognosenes forutsetning om overflytting av 400 ÅDT til Hardangerbrua av totalt 520 ÅDT på fergesambandet Kvanndal-Utne*

- Er departementet er kjent med ferjeselskapet HSDs tallmaterieell vedrørende ulike trafikkantgrupper, og vurdering av disse gruppers antatte "overflyttingsvillighet" til framtidig bru?
- Bakgrunnen for spørsmålet er at av samlet trafikkøkning for brua i første år 2010 på total 850 ÅDT ser det ut som om trafikk antatt overflyttet fra ferjesambandet Kvanndal-Utne utgjør 47 pst.

- Det vises i denne forbindelse til St.prp. nr. 37 (1995-1996) med omtale av Hardangerbrua. I omtalen av trafikkprognosen går det fram at den er satt til 1 450 ÅDT i åpningsåret 2000. Det understrekes spesielt i proposisjonen at "for ferie- og fritidstrafikk vil også andre faktorer som ikke blir fanga opp i modellen spele ei stor rolle i val av reiserute. Sidan ferie- og fritidstrafikk utgjør om lag 70 pst. av trafikken vil det være uvisse knytt til kor stor del som vil velje ferja Kvanndal-Utne eller Kvanndal-Kinsarvik framfor Hardangerbrua."
- Det kan følgelig se ut som om departementet i sin vurdering av trafikkgrunnlaget i St.prp. nr. 2 (2005-2006) har et annet syn på trafikkprognosene og forutsetningene for disse, enn det som ble lagt til grunn i St.prp. nr. 36 (1995-1996), og det bes om å få dette avklart.

Av hensyn til avgiving av innstilling i sak bes om svar snarest mulig.

**Vedlegg 12****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 14. februar 2006****St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/ rv 13 Hardangerbrua i Hordaland - Spørsmål nr. 2**

Jeg viser til brev av 07.02.06 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Jeg er blitt gjort kjent med fra Vegdirektoratet at ferjeselskapets HSD Sjø overfor Statens vegvesen har opplyst at det tallmaterialet og de vurderingene det siktes til er selskapets brev av 21. januar 2006 med svar på spørsmål fra Norges Miljøvernforbund. Innholdet i brevet ble først nylig kjent for departementet.

I brevet har HSD Sjø gjort en rekke vurderinger, bl.a. at en overføring av turisttrafikken fra ferjesambandet Utne - Kvanndal til Hardangerbrua ikke er mulig uten at kapasiteten i ferjesambandet blir "strupt". Det sies også at det ikke er kapasitetsproblemer i sambandet Bruravik - Brimnes i dag og at det derfor er ingen grunn

til å tro at det blir vesentlig flytting av dagens gjennomgangstrafikk. Vegdirektoratet opplyser at disse vurderingene ikke er i samsvar med de erfaringer Statens vegvesen har om virkninger av nye, ferjefrie vegsamband. Videre er de ikke i samsvar med konklusjonene fra arbeidet med kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget for Hardangerbrua.

Videre viser Vegdirektoratet til følgende:

Trafikken i ferjesambandet Kvanndal - Utne var om lag 600 kjøretøy (ÅDT) i 2004. I tillegg var det et lite antall kjøretøy på strekningen Kvanndal - (Utne -) Kinsarvik som må regnes med. Framskrevet med prognosene for Hordaland som har vært benyttet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015, utgjør dette totalt om lag 700 kjøretøy (ÅDT) i 2010. Av denne tra-

fikken er det lagt til grunn at i størrelsesorden 400 kjøretøy vil bli overført til Hardangerbrua.

Det er ikke uenighet om at det er usikkerhet ved trafikkgrunnlaget for Hardangerbrua. Usikkerheten er bl.a. knyttet til hvordan trafikken vil fordele seg på ulike ruter etter åpningen av brua. I kvalitetssikringsrapporten fra Møreforsking heter det at det er et åpent spørsmål om trafikkoverføringen fra ferjesambandet Kvanndal - Utne blir så stor som forutsatt. Mye kan her avhenge av om andelen turisttrafikk og av hvorvidt turistene prioriterer opplevelsen ved en ferjeoverfart framfor en besparelse i kjøretid ved å benytte brua. Konklusjonen til Møreforsking er at trafikkgrunnlaget som Statens vegvesen har kommet fram til for Hardangerbrua representerer et nokså nøkternt overslag selv om de enkelte delkomponentene i trafikkøkningen kan diskuteres, jf. St.prp. nr. 2, side 8.

I St.prp. nr. 36 (1995-96) framgår det at konsulentfirmaet Berdal Strømme AS hadde gått gjennom trafikkprognosene for Hardangerbrua. I rapporten Østlandet - Vestlandet Trafikkundersøkelser 1993 (mars 1994) fra det samme firmaet er trafikken i kategorien "Besøk/fritid/ferie" anslått til 58 pst. på ferjesambandet Bruravik - Brimnes og 45 pst. på sambandet Kvanndal - Utne.

En rekke forhold har endret seg siden St.prp. nr. 36 (1995-96) ble lagt fram. I St.prp. nr. 36 var det usikker-

het knyttet til trafikkutviklingen når Lærdalstunnelen på E16 og Folgefonntunnelen på rv 551 åpnet. Lærdalstunnelen ble åpnet i 2000 og Folgefonntunnelen i 2001. Også en rekke andre prosjekter som er åpnet siden 1996 har påvirket trafikkfordelingen på vegnettet.

På om lag 10 år har det vært en betydelig trafikkutvikling. På landsbasis har det samlede trafikkarbeidet (antall kjøretøykilometer) økt med nesten 30 pst. i tiårsperioden fra 1995 til 2005. I Hordaland har veksten vært over 30 pst. I St.prp. nr. 36 (1995-96) ble trafikken for Hardangerbrua i åpningsåret 2000 anslått til 1 450 kjøretøy (ÅDT). Ved framskrivning med den faktiske veksten i perioden 2000-2005 og deretter NTP-prognosene for Hordaland for perioden 2005-2010, tilsvarer dette et trafikkgrunnlag på 1 820 kjøretøy (ÅDT) i 2010. Dette er 6 -7 pst. lavere enn 1 950 kjøretøy (ÅDT) i 2010 som er lagt til grunn i St.prp. nr. 2 (2005-2006). Dersom 1 450 kjøretøy framskrives med den faktiske trafikkveksten i Hordaland i perioden 1995-2005, blir trafikkgrunnlaget 1 920 kjøretøy i 2010, altså tilnærmet det samme som er lagt til grunn i St.prp. nr. 2.

Vegdirektoratets redegjørelse viser at det ikke er stor forskjell mellom det trafikkgrunnlaget som ble lagt til grunn i St.prp. nr. 36 (1995-96) og det som er lagt til grunn i St.prp. nr. 2 (2005-2006).