



Innst. S. nr. 233

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 61 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om delvis bompengefinansiering av Vossapakko i Hordaland

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av Vossapakko i Hordaland.

Vossapakko omfattar prosjekta Øvre Granvin–Voss grense og Mønshaug–Palmafoss på rv 13, og omlegging av E16 utanom Voss sentrum. I tillegg inngår ombygging av kryss på E16 ved Stanghelle og miljømessig opprusting av eksisterande E16 i Voss sentrum.

Samferdselsdepartementet viser til at det er blitt arbeidd med ei Vossapakke gjennom mange år. Departementet legg no fram eit opplegg for fullfinansiering av Vossapakko i tråd med NTP 2010–2019 etter at det har vore stor kostnadsauke sidan saka blei lagt fram til lokalpolitisk behandling i 2004/2005.

Vossapakko er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), St.prp. nr. 1 (2008–2009), St.prp. nr. 37 (2008–2009) og St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019.

Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtala i kapittel 4 i proposisjonen.

Omtale av utbygginga

Det ligg føre godkjente reguleringsplanar for alle prosjekta i Vossapakko. Heile utbygginga er på stamvegnettet.

Rv 13 Voss grense–Øvre Granvin (Skjervet) i Granvin kommune

Eksisterande veg på strekninga har i dag svært dårleg standard, med smal og svingete veg, stor stigning, dårleg bereevne og manglande tilbod for gåande og syklande. Prosjektet har ei totallengde på 6,5 km, av dette til saman 3,5 km i tunnel. Eksisterande rv 13 vil bli frigjort til lokalveg/gang- og sykkelveg. Bygging av rasteplass inngår i prosjektet.

Samferdselsdepartementet tilrår at Vossapakko blir lagt fram slik den er vedteken lokalt med miljø-tunnel ved Øvre Vassenden. Dersom det etter vidare planlegging vert lokal tilslutning til å erstatte miljø-tunnelen ved Øvre Vassenden med ein lengre tunnel som og sikrar mot ras øst for Øvre Vassenden, må dette behandlast som ei eiga sak. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med dette.

Ved Øvre Vassenden i Granvin er det lagt inn ein miljøtunnel på om lag 0,4 km i den godkjente reguleringsplanen.

Rv 13 Mønshaug–Palmafoss i Voss kommune

Eksisterande rv 13 mellom Mønshaug og Palmafoss i Voss kommune går gjennom landbruksområde med spreidd busetnad.

E16 utanom Voss sentrum (Voss kommune)

Prosjektet omfattar bygging av 3,4 km ny veg nord for Voss sentrum, av dette ein om lag 2,4 km lang tunnel. Prosjektet vil avlaste Voss sentrum for gjennomgåande trafikk, der særleg tunge køyrety og nattleg trafikk fører til miljøulemper. Det er sett av midlar til miljømessig opprusting av eksisterande E16 i Voss sentrum.

Tiltak på E16 i Vaksdal kommune

Det er sett av midlar til ombygging av kryss ved Stanghelle på E16 i Vaksdal.

Framdrift for utbygginga

Det blir lagt opp til anleggsstart på dei to prosjekta på rv 13 hausten 2009 og på E16 utanom Voss sentrum i løpet av 2010. Førebuingane til anleggsstart er kome lengst på rv 13-prosjekta. På E16 skal det gjennomførast prosjektering og eit omfattande grunnverv. Det er venta at utbygginga skal stå ferdig i 2013.

Kostnadsoverslag, trafikkgrunnlag mv.

Det er gjennomført utvida ekstern kvalitetssikring av Vossapakko.

Samferdselsdepartementet legger til grunn ei styringsramme på 1 130 mill. 2009-kroner og kostnadsramme på 1 220 mill. 2009-kroner. Kostnadene for miljøtunnelen ved Øvre Vassenden i Granvin er framleis med i overslaget.

Samla trafikkgrunnlag (betalande ÅDT) er sett til 4 990 køyrety i basisåret 2007. Statens vegvesen tilrår vidare at det i finansieringsplanen blir lagt til grunn ein årleg vekst på 1 pst Samferdselsdepartementet er samd i dette.

Berekna netto nytte (NN) for alle dei tre store prosjekta samla og med delvis bompengefinansiering er - 580 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er berekna til - 0,5.

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan

		Mill. 2009-kr			
		2009	2010–2013	2014–2019	Sum
Statlege midlar	Post 30	40	210	100	350
	Post 31	0	100	80	180
Bompengar	-	0	780	-180*	600
Sum		40	1 090	0	1 130

* Statleg refusjon til bompengeselskapet.

Det er ein føresetnad at bompengeselskapet inngår bindande avtale om ei lågare lånerente enn 6,5 pst. for ein periode på 10–15 år. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før anleggsstart.

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av Vossapakko, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengesel-

Finansieringsopplegg

Finansieringa av Vossapakko er basert på bompengar og statlege midlar. Bomstasjonsopplegget omfattar ein bomstasjon på rv 13 nær kommunegrensa mellom Granvin og Voss og ein bomstasjon på E16 nær kommunegrensa mellom Voss og Vaksdal.

Det er førebels rekna ut at taksten vil bli om lag 38 kroner for lette køyrety og 75 kroner for tunge køyrety. Det er ein føresetnad at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Bomstasjonane er basert på Autopass-systemet.

For bomstasjonen på E16 nær kommunegrensa mellom Voss og Vaksdal er det relativt stor avstand mellom tyngdepunktet for utbygginga og bomstasjonen. Det er likevel relativt få sideveggar og lite busetnad mellom denne bomstasjonen og Voss. Det er dessutan lagt opp til kryssombygging på E16 i Vaksdal kommune. Det er lokalpolitisk tilslutning til bompengelopplegget. Samferdselsdepartementet meiner at opplegget kan akseptierast.

Det er rekna med at bompengeneinkrevjinga vil gi eit samla finansieringsbidrag på 910 mill. kroner, fordelt med 600 mill. kroner til å dekke delar av investeringskostnadene og 310 mill. kroner til å dekke renter. I tillegg kjem 90 mill. kroner til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Finansieringskostnadene og innkrevjings- og driftskostnadene basert på føresetnadene i proposisjonen utgjør høvesvis 31 pst. og 9 pst. av brutto bompengeneinntekter på 1 000 mill. kroner.

Andre føresetnader for finansieringsplanen går elles fram av kapittel 5 i proposisjonen.

Finansieringsplanen går fram av tabell 5.1 i proposisjonen.

skapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Falset, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls

Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og John-Ragnar Aarset, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til omtalen i proposisjonen. Vossapakko inkluderer prosjektene Øvre Granvin–Voss grense og Mønshaug–Palmafoss i Voss på riksveg 13, omlegging av E16 utenom Voss sentrum, ombygging av et kryss på E16 ved Stanghelle og miljømessig opprustning av eksisterende E16 i Voss sentrum. Vossapakko skal delvis bompengefinansieres, og innkrevningen skal skje ved to bomstasjoner; en bomstasjon nær kommunegrensa mellom Granvin og Voss og en bomstasjon på E16 nær kommunegrensen mellom Voss og Vaksdal.

Flertallet registrerer at det har vært drøftet om bomstasjonen på kommunegrensen mellom Voss og Vaksdal oppfyller nytteprinsippet som skal ligge til grunn for bompengefinansiering.

Flertallet er tilfreds med departementets tilråding i saken og begrunnelsen som går på at det også skal investeres i dette området, og at så vel Vaksdal kommune og Hordaland fylkeskommune har godkjent denne bomstasjonsplasseringen.

Flertallet viser til at det ved øvre Vassenden i Granvin kommune er planlagt en miljøtunnel på ca. 400 meter i den godkjente reguleringsplanen. Flertallet registrerer også at Statens vegvesen i ettertid har tatt saken opp med fylkeskommunen og kommunene Granvin og Voss, om ikke det vil være mer hensiktsmessig og helhetlig å sikre den aktuelle rasutsatte strekningen med en lengre tunnel forbi bebyggelsen i Øvre Vassenden. Flertallet registrerer at det ikke er gjort lokalpolitiske vedtak om dette ennå, men at kommunene og fylkeskommunen har stilt seg positive til dette.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet tilrår at saken fremmes med miljøtunnelen inne, men merker seg at departementet vil komme tilbake med en endringssak til Stortinget om å bygge en lengre rassikringstunnel som erstatning for miljøtunnelen.

Flertallet har ingen merknader til denne endringen dersom den faglig sett er en bedre løsning, og får lokalpolitisk og fylkespolitisk tilslutning. Flertallet slutter seg i tilfelle til at dette kan dekkes innenfor prosjektet. Flertallet ser derfor ingen grunn til at denne eventuelle endringen må tilbake til Stortinget for behandling.

Flertallet registrerer at det i bompengoordningen for prosjektet er lagt opp til en friordning for de som er bosatt med fast adresse i Verpelstad i Vaksdal kommune og Bulko, Grønli og Burset i Voss kommune. Flertallet slutter seg til at det blir etablert en slik friordning, men vil på generelt grunnlag

minne om at det ved alle friordninger vil også nytteprinsippet bli utfordret.

Flertallet viser til at departementet forutsetter at det blir lagt fram dokumentasjon fra låneinstitusjon om lån innenfor 6,5 pst. før anleggsstart. Flertallet mener det er viktig å ha så optimale finansieringsbetingelser i bompengeprojekt som mulig da nettopp rentekostnaden er den usikkerhetsvariabel som gir størst utslag på nedbetalingstiden i prosjektene.

Flertallet har for øvrig ingen merknader og slutter seg til forslagene i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til at Regjeringen i perioden 2005–2006 til og med 2008–2009 aktivt har åpnet for økt andel bompenger i bompengefinansierte prosjekter. Bompenger brukes ikke bare til investering i kollektivtrafikk, men også til drift. Disse medlemmer viser til at under denne regjeringen er bompengefinansiering blitt en av hovedpilarene i statens finansiering av investeringer i samferdselsmessig infrastruktur.

Disse medlemmer mener dette er en uheldig utvikling og helt unødvendig. Norge er rikere enn noen gang tidligere. Disse medlemmer viser til at det etter Fremskrittspartiets mening er viktigere enn noen gang at deler av avkastningen av landets formue investeres i innenlands realkapital uten risiko, og ikke bare i utenlandske finansmarkeder med svært høy risiko. Disse medlemmer peker på at finanskrisen og den realøkonomiske internasjonale krisen som har rammet globalt og i Norge fra høsten 2008, har vist hvor riktig en slik politikk er.

Disse medlemmer viser til at samlet bompengennbetaling fra bilistene i 2007 var på ca. 4 000 mill. kroner, og at innbetalingene i 2009 vil bli på hele 5 990 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at statens egne investeringer til riksveger oppgitt i kap. 1320 post 30 i statsbudsjettet for 2009 er ca. 6,4 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstemming, slik disse medlemmer mener man bør gjøre. Befolkningen i berørte områder blir heller ikke gjort oppmerksom på de store finanskostnadene og de store innkrevingskostnadene som følger med bompengefinansiering, og som også skal betales av bilistene i tillegg til bidraget til finansieringen av selve investeringsprosjektet. Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har nedbetalingstid på 15 år, og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser

for innbyggerne som må betale i svært lang tid, Disse medlemmer mener derfor at det er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har merket seg at de øvrige partiene systematisk avviser bruk av folkeavstemming om slike saker og lokalt avviser forslag fra Fremskrittspartiets representanter om dette.

Disse medlemmer viser også til at andelen bompenger i prosjekter som bompengefinansieres øker, mens statens andel reduseres tilsvarende. Disse medlemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenger brukes til andre formål enn veibygging, og etter regjeringens siste endring av veiloven også til drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer peker også på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengedrag til prosjektets finansiering. I de bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har fremsendt til Stortinget i de tre første sesjonene med unntak av Oslopakke 3, er denne ekstraregningen svært stor; hhv. 1,6 mrd. kroner og 4,2 mrd. kroner i innkreving og rentekostnader. Det innebærer at bilistene i mange tilfeller faktisk må betale mer enn det prosjektene koster å bygge, og samlet sett betaler tilnærmet 100 pst. av det prosjektene koster å bygge.

Disse medlemmer viser til at for Oslopakke 3 alene er innkrevingskostnadene 2,85 mrd. kroner, og av bompengene går 40 pst. av samlet investeringsbeløp til kollektivformål.

Disse medlemmer peker på at i bompengesakene som hittil har vært lagt frem for Stortinget, har de store ekstrakostnadene som bilistene skal betale gjennom bompenger – spesielt finansieringskostnader – vært godt skjult. Disse medlemmer har måttet be om å få oppgitt finansieringskostnadene gjennom spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen.

Disse medlemmer har merket seg statsråd Navarsetes uttalelser i replikkordskiftet da St.prp. nr. 31 (2008–2009) ble behandlet i Stortinget 26. februar 2009:

"Det er heller ikkje slik at Stortinget ikkje er opplyst, eller at lokale styresmakter ikkje er det. Ein veit at gjennom å lånefinansiere bompengeprojekt, får ein finansieringskostnader, til liks med det me får når me byggjer eit hus og lånefinansierer det huset. Eg trur at alle vaksne og oppegåande menneske i Noreg skjønar det. Eg ser ikkje at me unnskår nokon opplysningar, verken til lokale styresmakter, som sjølv sagt har dette med i sine vurderingar, eller til Stortinget. Så kan ein sjølv sagt diskutere forma som dette vart lagt fram i. Det kan me ha ein dialog på."

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet nå har endret praksis, og nå opplyser tydeligere og åpent hva samlet bompengedrag utgjør og hva pengene skal brukes til. Disse medlemmer understreker at disse opplysningene også må fremkomme når saker som omhandler bompengefinansiering behandles på hhv. kommunalt og fylkeskommunalt nivå.

Disse medlemmer viser til at anslag over statens inntekter fra bilbruk i perioden 2010–2019, som er tidsperioden for den nye nasjonale transportplanen som nå er under behandling i Stortinget, vil være mer enn 700 mrd. kroner. I Regjeringens forslag til NTP 2010–2019 er det foreslått å bruke knappe 219 mrd. kroner til vegformål. I tillegg skal bilistene betale minst 75 mrd. kroner i bompenger. Ubalansen mellom statens inntekter på bilbruk og statens investering til vegformål er omfattende; nesten 500 mrd. kroner. Disse medlemmer mener dette illustrerer og understreker at investering i modernisering av vegnettet i Norge kan og bør skje mye fortere enn det Regjeringen har foreslått, og uten bruk av bompenger.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering, er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er infrastruktur og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning sammen med bruk av statlige lån gjøre det mulig med nødvendig vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser bl.a. til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer peker også på omdanning av de statlige fagetatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskaper som kan ta opp statlige lån til lav rente. Med et slikt verktøy kan avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering sikres for samlet utbygging av store prosjekter (prosjektfinansiering) og uten at opplegg for de årlige statsbudsjett endres. Disse medlemmer har med inter-

esse merket seg at det fra ulike fagmiljø og fra enkelte politiske hold etter hvert har vokst frem betydelig interesse for en slik løsning som disse medlemmer beskriver. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag om dette i Stortinget, som imidlertid er avvist av samtlige andre partier;

- Dokument nr. 8:22 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 115 (2007–2008), Om opprettelse av et statlig veiselskap,
- Dokument nr. 8:27 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 136 (2007–2008), Om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap, og
- Dokument nr. 8:79 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 243 (2007–2008), Om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap.

Disse medlemmer mener det er viktig at en slik evaluering av bruk av bompengefinansiering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompenger.

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet ikke synes å ha en samlet oversikt over bilistenes årlige bompengeneinnbetaling i landets operative og vedtatte bompengefinansierte prosjekter og bomringer. Disse medlemmer viser til svar på skriftlig spørsmål 942 (2008–2009).

Disse medlemmer viser videre til at Regjeringens forslag til NTP for perioden 2010–2019 omtaler en rekke prosjekter der liten statlig finansieringsandel forutsettes supplert med stor bompengandel for å få realisert en rekke riksveiprojekter, uten at det foreligger en samlet oversikt over de nye årlige kostnadene for bilistene. Disse medlemmer viser også til at årlig virksomhet i de mange bompengeselskapene som håndterer innbetalte bompenger fra bilistene, er under tilsyn fra Vegdirektoratet. Det har en rekke år vært rettet til dels svært kritiske merknader til bomselskapenes kostnader og derved forvaltning av disse midlene.

Disse medlemmer har merket seg opplysninger om at EU gjennom det såkalte Eurovingettdirektivet ser ut til å ville tvinge Norge til å redusere rabattene for godstrafikk i bompengefinansierte veganlegg. Disse medlemmer peker på at en slik lav og flat rabattsats vil kunne få stor betydning for prisfastsettelsen i både eksisterende og planlagte vegprosjekt der bompengefinansiering er brukt; både passeringkostnad og innkrevningstid vil kunne øke betydelig. Disse medlemmer peker på at også dette forholdet understreker at bompengefinansiering av offentlig veg i Norge bør opphøre og eksisterende bompengeneinnkreving avvikles, slik Fremskrittspartiet lenge har foreslått.

Disse medlemmer viser til at EUs Eurovingettdirektiv 2006/38/EF åpner for at inntil 15 pst. av bompengemidlene kan brukes til å finansiere alternativ infrastruktur som jernbane og innenlandske vannveier som kanaler og elver. Disse medlemmer påpeker at direktivet dessuten åpner for at EU-land ved bompengeneinnkreving for kjøretøy over 3,5 tonn, kan inkludere vanskelig kvantifiserbare kostnader knyttet til veitransport, som utgifter knyttet til køer, forurensning, støy, forringing av landskapet, helsekostnader og ulykkeskostnader som ikke dekkes av forsikring. Disse medlemmer viser til artikkel i Aftenposten 11. mai 2009 der det kommer frem at samferdselsministeren selv har vært i Brussel for å tale Norges sak i Eurovingettsaken, og at resultatet ble at Norge ikke får unntak fra direktivet.

Disse medlemmer mener det er uheldig at nye prosjekter basert på omfattende bompengefinansiering vedtas uten at det er tatt hensyn til pålegg som nå synes å komme fra EU, og som på ulike måter kan endre grunnlaget for bruk av bompengefinansiering betydelig. Disse medlemmer etterlyser informasjon fra Regjeringen til Stortinget om Eurovingettdirektivet og de konsekvenser dette direktivet har for igangværende og planlagte vegprosjekt med bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser i denne forbindelse til sine forslag i Innst. S. nr. 230 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 58 (2008–2009):

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at staten omgående overtar bompengegjeld i eksisterende bompengeselskaper slik at innkreving av bompenger omgående opphører."

"Stortinget ber Regjeringen snarest legges frem egen sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper og for vedtatte, men ikke igangsatte prosjekt der bompengefinansiering inngår basert på at staten overtar eller innløser gjelden."

"Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig vegnett i Norge i løpet av maksimalt 25 år basert på full statlig finansiering."

Disse medlemmer understreker at utbygging som omtalt i proposisjonen; bl.a. prosjektet Øvre Granvin–Voss grense og Mønshaug–Palmafoss på rv 13 og omlegging av E16 utenom Voss sentrum, er nødvendig for å gi mer effektiv, sikker og miljøvennlig transportavvikling både på rv 13 og på E16, samt unngå gjennomgangstrafikk i Voss sentrum.

Disse medlemmer er derfor for utbygging, og mener den bør skje basert på full statlig finansiering. Disse medlemmer mener dette også må inkludere en lenger rassikringstunnel i stedet for den miljøtunnelen som nå er lagt inn i prosjektet, og leg-

ger til grunn at merkostnader for en slik løsning dekkes av statlige bevilgninger til rassikringstiltak.

Disse medlemmer har merket seg følgende fra proposisjonen side 5:

"Det er rekna med at bompengeneinnkrevjinga vil gi eit samla finansieringsbidrag på 890 mill. kr, fordelt med 600 mill. kr til å dekke delar av investeringskostnadene og 290 mill. kr til å dekke renter. I tillegg kjem 90 mill. kr til å dekke innkrevjingskost-

nader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Finansieringskostnadene og innkrevjings- og driftskostnadene basert på føresetnadene i denne proposisjonen utgjør høvesvis 30 pst og 9 pst av brutto bompenginntekter på 980 mill. kr.

Andre føresetnader for finansieringsplanen

Finansieringsplanen som er lagt til grunn er vist i tabell 5.1. Finansieringsplanen omfattar 47 pst statlege midlar og 53 pst bompengar.

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan

		Mill. 2009-kr			
		2009	2010–2013	2014–2019	Sum
Statlege midlar	Post 30	40	210	100	350
	Post 31	0	100	80	180
Bompengar	-	0	780	-180*	600
Sum	40	1 090	0	1 130

* Statleg refusjon til bompengeselskapet."

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet i brev av 29. april 2009 til Stortinget har korrigert oppgitt renteberegning fra 290 mill. kroner til 310 mill. kroner.

Disse medlemmer peker på at bompengeløpet fremvist i finansieringsplanen også omfatter 310 mill. kroner til å dekke renter og 90 mill. kroner for å dekke innkreving. Samlet regning til bilistene blir altså 1 000 mill. kroner som tilsvarer 88,5 pst. av samlet investeringsbeløp oppgitt i forslag til finansieringsplan. Totalbeløpet for innbetalte bompenger innebærer at bilistene faktisk betaler et finansierings tillegg på nesten 68 pst. Disse medlemmer mener dette tydelig fremviser nok et eksempel på at når bilistene blir påtvunget bompengefinansiering av offentlig veibygging, følger det store ekstrakostnader med.

Disse medlemmer peker også på at plassering av bomstasjon på E16 nær kommunegrensen mellom Voss og Vaksdal gir stor avstand mellom tyngdepunkt for utbyggingen og bomstasjonen. Disse medlemmer mener urimeligheten ved bruk av bompengefinansiering derved forsterkes.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget samtykker i bygging av prosjektene på rv 13 og E16 slik disse prosjektene er omtalt i St.prp. nr. 61 (2008–2009) og med rassikringstunnel.

Stortinget legger til grunn at utbyggingen finansieres fullt ut av staten. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Vegdirektoratet å ta opp nødvendig lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett 2009."

Svar på spørsmål og retting av tall i St.prp. nr. 61 (2008–2009)

Komiteen viser til vedlagte brev datert 28. april 2009 til Stortinget fra Samferdselsdepartementet v/statsråden på svar på spørsmål fra medlemmene i Fremskrittspartiet i transport- og kommunikasjonskomiteen i saken. I svar på spørsmål nr. 2 blir det opplyst om en korrigerende av tall av renteberegning gitt i St.prp. nr. 61 (2008–2009).

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget samtykker i bygging av prosjektene på rv 13 og E16 slik disse prosjektene er omtalt i St.prp. nr. 61 (2008–2009) og med rassikringstunnel. Stortinget legger til grunn at utbyggingen finansieres fullt ut av staten. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Vegdirektoratet å ta opp nødvendig lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett 2009.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompeng-

finansiering av Vossapakko etter vilkåra i St.prp. nr. 61 (2008–2009) og Innst. S. nr. 233 (2008–2009).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. mai 2009

Per Sandberg

leder

Øyvind Halleraker

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortinget, datert 28. april 2009****St.prp. om delvis bompengefinansiering av Vossapakken i Hordaland**

Det vises til brev av 16. april 2009 med spørsmål fra Fremskrittspartiets medlemmer i transport – og kommunikasjonskomiteen. Spørsmål og svar følger nedenfor.

Spørsmål 1. Kvalitetssikring

Det heter i proposisjonen:

"Dei eksterne kvalitetssikrarane tilrådde i mai 2008 ei styringsramme på 1 000 mill. 2008-kr og ei kostnadsramme på 1 080 mill. 2008-kr. Statens vegvesen har gått gjennom kostnadsoverslaget og konkludert med at både etaten og kvalitetssikrarane har hatt ei undervurdert basiskalkyle. Vidare har det vore ei vesentleg kostnadsutvikling i marknaden som ikkje er fanga opp i tilstrekkeleg grad. Etter dette har Statens vegvesen vinteren 2009 gjennomført ein ny kostnadsgjennomgang."

- *På hvilket formelt eller faglig grunnlag fraviker og/eller tilsidesetter Statens vegvesen konklusjoner fra ekstern kvalitetssikrer?*

Svar:

Generelt er det slik at Samferdselsdepartementet rutinemessig ber om Statens vegvesens kommentarer når ekstern kvalitetssikrer har levert sin rapport. Deretter er det departementet som fatter beslutningen om prosjektenes styrings- og kostnadsramme. Dette har også skjedd i det foreliggende tilfellet.

Når Statens vegvesen har gjennomført en ny kostnadsgjennomgang, skyldes dette de store endringene i markedet som etaten har erfart. Det er også foretatt en breddeutvidelse av dagstrekningene på rv 13 fra 7,5 m til 8,5 m, som er vanlig stamvegstandard for denne typen stamveg.

Spørsmål 2. Bompengebidrag

Ber om spesifikasjon for beregning av bompengebidrag til renter oppgitt til 290 mill. kr.

Svar:

I dette prosjektet er det lagt til grunn parallell – og etterskuddsinnkrevning i til sammen 15 år. Innkrevningsperioden blir nær identisk med løpetiden for bompengelånet.

I proposisjonen er det dessverre en feil i renteberegningen. Renter på bompengelån beregnet med 6,5

pst. lånerente skal være 310 mill. kr (avrundet) og ikke 290 mill. kr som er opplyst i proposisjonen.

Det kan gis følgende oppstilling av rentene fordelt på år:

År	Mill. 09-kr
2010	8
2011	26
2012	41
2013	42
2014	35
2015	28
2016	25
2017	23
2018	20
2019	17
2020	15
2021	12
2022	9
2023	5
2024	2
SUM (avrundet)	310

Som en illustrasjon kan det opplyses at lånerenten må være om lag 6,3 pst. for at rentekostnadene skal bli 290 mill. kr. Flere bompengeselskap har de siste årene forhandlet fram lånerenter som ligger mellom 4 og 5 pst.

Spørsmål 3 Lånerente m.v.

Lånerenten er oppgitt til 6,5 pst.

I posisjonen heter det: "Det er ein føresetnad at bompengeselskapet inngår bindande avtale om ei lågare lånerente enn 6,5 pst. for ein periode på 10 – 15 år. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før anleggsstart."

- *På hvilken måte bidrar staten til at rentekostnadene i bompengefinansierte prosjekter blir så lave som mulig?*
- *Er bruk av statlig garanti vurdert for å redusere lånerenten?*
- *Er statlig lån vurdert for å få redusert lånerenten og rentekostnadene?*

Svar:

Lånerentene fastsettes gjennom markedet. Staten oppfordrer bompengeselskapene til å arbeide for å oppnå gunstigst mulig vilkår. Det vil bli inngått bompengavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale der det er krav til selskapet om å påse at låneavtaler reforhandles der det er mulig, når markedsforholdene tilsier billigere finansiering.

I proposisjonen er det lagt til grunn en lånerente på 6,5 pst. Det er en forutsetning at bompengeselskapet inngår bindende avtale om en lavere rente enn 6,5 pst. for en periode på 10 – 15 år. Samferdselsdepartementet forutsetter at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før anleggsstart.

Det gis ikke statlige garantier og statlige lån til ordinære bompengeprosjekter. Dette er derfor ikke vurdert for Vossapakken.

Spørsmål 4 Plassering av bomstasjon og nytte

En av bomstasjonene er tenkt plassert på kommunegrensen mellom Vaksdal og Voss.

- *Hvilken nytte av prosjektene i Vossapakke får trafikanter som må bruke E16 mellom Vaksdal og Evanger?*

Svar:

Trafikanter som bruker E16 mellom Vaksdal og Evanger får kun nytte av det ombygde krysset ved Stanghelle. I proposisjonen er det redegjort for sammenhengen mellom nytte og betaling og hvorfor Samferdselsdepartementet mener at bompengepellet kan aksepteres.

