

Innst. S. nr. 96

(1999-2000)

Innstilling fra samferdselskomiteen om fortsatt forhåndsbompenger til Eiksund-sambandet og forventet byggestart på rv 653 i Møre og Romsdal

St.prp. nr. 27 (1999-2000)

Til Stortinget

INNLEDNING

Eiksundsambandet vil gi fast vegsamband mellom øykommunene Hareid, Ulstein, Herøy og Sande med til sammen 22 000 innbyggere og fastlandskommunene Ørsta og Volda med til sammen 18 000 innbyggere. De fire øykommunene er i dag knyttet sammen med veger og bruer, og mot omverden med fire ferjesamband og et hurtigbåtsamband. Vegsambandet vil avløse ferjesambandet Eiksund-Rjånes.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 75 (1996-1997) Om forskotsbompenger til Eiksundsambandet, jf. Innst. S. nr. 265 (1996-1997), fattet Stortinget vedtak om innkreving av forhåndsbompenger fra 1. juli 1997.

BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

I prosjektet inngår en undersjøisk tunnel på 7 765 meter som går mellom øya Eika i Ulstein kommune og Steinnesstranda på grensen mellom Volda og Ørsta kommuner.

Videre skal det bygges en fritt-frambyggbru i betong mellom Eika og Eiksund. Lengden på brua blir 405 meter med et seilløp på 16 meters høyde. På land skal det bygges 4 900 meter ny riksveg i dagen og to tunneler på henholdsvis 1 160 og 630 meter.

I tillegg til hovedprosjektet (ny rv 653) kommer ombygging av 300 meter av E39 ved Furene, 600 meter gang- og sykkelveger, 850 meter ny fylkesveg og ut-bedring av 4 300 meter av fv 47 mellom Steinnesstranda og Berkneset. Utbedringen av fv 47 vil gi rasikker veg til Berkneset.

Byggetiden for den undersjøiske tunnelen er beregnet til rundt 3 år. Hele prosjektet kan gjennomføres i løpet av 4 år. Planstatus går nærmere fram av pkt. 2.2 i proposisjonen.

Årsdøgntrafikken på ferjesambandet Eiksund-Rjånes, som skal erstattes, lå i 1998 på rundt 660 kjøretøy. Andelen tungtrafikk har de siste årene ligget på 7,5 pst.

I åpningsåret er det antatt en årsdøgntrafikk på om lag 900 kjøretøy.

I bompengeregningene er det gått ut fra en engangsøkning i trafikken på 30 pst. ved åpning av sambandet og videre en årlig vekst på 1 pst.

Kostnadsoverslaget for sambandet er 750 mill. kroner (1999-kroner) og har en usikkerhet på +/- 10 pst.

VIRKNINGER AV PROSJEKTET

Det som bidrar til den økonomiske effekten av prosjektet er lavere tidskostnader (reisetid), og at ferjekostnader og ulempekostnader for ferjetrafikantene forsvinner. I motsatt retning trekker høyere vedlikeholdskostnader og kjøretøykostnader, men først og fremst anleggskostnadene.

Netto nytte av utbyggingen er beregnet til -330 mill. kroner, neddiskontert over 25 år. Ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering er utbygging av sambandet ikke lønnsomt. Nyttekostnadsbrøken (netto nytte delt på kostnader) vil være om lag -0,4 for prosjektet.

Et fast vegsamband vil bidra til at distriktet knyttes bedre sammen og at arbeidsmarkedsområdet og det offentlige og private servicetilbudet utvides. Dette kan slå positivt ut for næringsliv og bosetting.

FINANSIERING OG BOMPENGE-ORDNING

Utbyggingen av Eiksundsambandet er planlagt finansiert med en kombinasjon av bompengelån og statlige midler. Bompenger kan finansiere om lag 135 mill. kroner (1999-kroner), dvs. 18 pst. av investeringskostnadene på 750 mill. kroner. Behovet for statlige midler blir med dette 615 mill. kroner.

De beregninger som ligger til grunn i finansieringsanalysen tar utgangspunkt i at anlegget startes opp i 2001 og at det kreves inn forhåndsbompenger på ferja fram til åpning av sambandet i 2004. Forutsetninger i

finansieringsanalysen ellers går fram av pkt. 3.1 i proposisjonen.

Det er alltid betydelig usikkerhet knyttet til prognoser for bompengeinntekter. Samferdselsdepartementet vil understreke betydningen av å basere prognosene på nøkterne forutsetninger. Departementet finner ikke grunnlag for å fravike Vegdirektoratets forutsetninger og beregninger mht. bompengebidrag.

Fylkeskommunen har i prinsippet sagt seg villig til å garantere for bompengelånet og gå inn på en ordning med betinget refusjon. Fylkeskommunen har gjort vedtak om å tilrå at 30 mill. kroner av bompengelånet blir gitt med betinget refusjon. Beløpet på 30 mill. kroner er skjønsmessig fastsatt. Dersom en hadde fastsatt den betingede refusjonen ut fra standard forutsetninger, ville den vært i størrelsesorden 100 mill. kroner.

LOKAL BEHANDLING

Kommunestyrene i Herøy, Sande, Ørsta, Hareid og Ulstein har alle gått enstemmig inn for prosjektet. Volda kommunestyre har med 29 mot 3 stemmer også gått inn for prosjektet.

Fylkestingets enstemmige vedtak går fram av pkt. 4 i proposisjonen.

SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS VURDERING

Samferdselsdepartementet ser at Eiksundsambandet vil kunne ha en regional betydning. Departementet har i den forbindelse vurdert et forslag om snarlig oppstart forutsatt at fylkeskommunen ved sin behandling av Nasjonal transportplan prioriterer prosjektet.

I etatsforslaget til Nasjonal transportplan for 2002-2011 har Vegdirektoratet foreslått en fylkesfordelt investeringsramme for Møre og Romsdal på i alt 1 050 mill. kroner. For første fireårsperiode (2002-2005) er det foreslått en ramme på 360 mill. kroner.

Prioriterte tiltak i 2002-2005 er legging av fast dekke/utbedring på riksvegstrekkninger med grusdekke og mindre investeringstiltak som bl.a. utbedring av ferjekaier, rassikring og bygging av gang- og sykkelveger. I tillegg mener Vegdirektoratet at det også vil være riktig å satse på utbedring av eksisterende vegnett som bl.a. ny Skodje bru på rv 661.

Rasjonell anleggsdrift tilsier at Eiksundsambandet ferdigstilles i løpet av fire år.

En utbygging av Eiksundsambandet i perioden 2001-2004 vil kreve en investeringsramme i perioden 2002-2005 som er minst to ganger større enn den som er foreslått i fagetatens forslag til Nasjonal transportplan i samme periode. Etter departementets syn må det derfor arbeides videre med finansieringsplanen både i forhold til lokale bidrag, og på basis av de endelige planrammer som blir avklart i Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet anser det ikke som realistisk med oppstart av prosjektet før i 2002.

Samferdselsdepartementet vil peke på at prosjektet på sentrale punkter ikke tilfredsstiller retningslinjene for bompengeprojekter. Retningslinjene forutsetter minst 50 pst. bompengandel, mens for Eiksundsambandet vil bompengandelen bli maksimalt 20 pst. Det foreligger heller ikke en avklart finansieringsplan. Samferdselsdepartementet finner at dersom prosjektet startes opp i 2002, må andelen bompenger og lokalt finansieringsbidrag utgjøre 30 pst. av kostnadene. Departementet forutsetter også at fylket gir prosjektet topp prioritet innenfor fylkesfordelt ramme i Nasjonal transportplan.

Det må etter dette tas stilling til fortsatt forhåndsinnkreving av bompenger på ferja. Normal lengde på slik forhåndsinnkreving før oppstart av et prosjekt er 3 år.

Samferdselsdepartementet finner imidlertid at prosjektet vil få positiv betydning for regionens felles bo- og arbeidsmarked. Dette oppfattes som viktig spesielt for industrien i de berørte øykommunene. Samferdselsdepartementet vil derfor anbefale at Stortinget gjør vedtak om å forlenge perioden for innkreving av forhåndsbompenger før anleggsstart til maksimalt 2005. Under forutsetningene som er nevnt foran, legger departementet til grunn at byggestart bør kunne skje i 2002. Departementet vil komme tilbake til saken med endelig forslag om tidspunkt for oppstart av prosjektet etter at nødvendige avklaringer i forbindelse med rammene i Nasjonal transportplan, og lokale vedtak om prioritering av prosjektet, lokalt finansieringsbidrag og garanti foreligger.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Falset, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, og fra Venstre, May Britt Vihovde, har merket seg at Regjeringen har valgt å legge denne saken fram for Stortinget med en finansieringsplan som ikke er behandlet av lokale myndigheter. Flertallet ser på dette som uheldig og vil peke på at dette ikke er i tråd med gjeldende praksis om at bompengesaker skal ha en lokal forankring, dvs. at lokale myndigheter skal behandle og gi sin tilslutning til bl.a. finansieringsopplegget før saken fremmes for Stortinget.

Flertallet peker på at dette ikke er tilfelle i denne saken, men finner likevel å kunne ta stilling til dette finansieringsopplegget i denne konkrete saken. Flertallet vil for ettertiden, i liknende bompengesaker, forutsette en lokal behandling før sakene fremmes for Stortinget.

Flertallet viser til tidligere omtale og behandling av rv 653 Eiksundsambandet, bl.a. i St.meld. nr. 37 (1996 – 97) og Innst. S. nr. 265 (1996-97 hvor Stortinget fattet vedtak om innkreving av forhåndsbompenger. Prosjektet var også omtalt i St. meld. nr. 34 (1992-93).

Flertallet viser videre til at prosjektet i St.meld. nr. 37 (1996-1997) er prioritert for oppstart i perioden 1998-2001 med slutføring i perioden 2002-2007. Flertallet legger fortsatt til grunn at prosjektet skal realiseres i denne perioden, 1998-2007.

Flertallet har merket seg at kostnadsoverslaget for sambandet er 750 mill. kroner i 1999-kroner og har en usikkerhet på +/- 10 pst. Flertallet er tilfreds med at det er foretatt en kvalitetssikring av overslaget ved at NTNU/SINTEF har utarbeidet en selvstendig kostnadsanalyse av prosjektet. Flertallet har merket seg at dette overslaget ligger 7 pst. lavere enn vegvesenets overslag. Flertallet vil likevel slutte seg til departementets vurdering om at Statens vegvesen sitt overslag på 750 mill. kroner bør legges til grunn.

Flertallet legger til grunn at sambandet har og fortsatt vil få, topp prioritet innenfor fylkesfordelt ramme for øvrige riksveger og at nødvendige avklaringer for lokalt finansieringsbidrag og nødvendige garantier foreligger før anleggsstart.

Flertallet legger til grunn at dersom forutsetningene oppfylles, vil det ikke være nødvendig å legge fram endelig finansieringsplan som egen sak for Stortinget før anleggsstart, men at Stortinget orienteres om dette på en egnet måte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at lengden på perioden med forhåndsbompenger vil kunne innebære et brudd på prinsippene i St.meld. nr. 46 (1990-1991). Flertallet slutter seg til departementets vurderinger om at dette prosjektet vil få positiv betydning for regionens felles bo- og arbeidsmarked, og at dette oppfattes som viktig spesielt for industrien i de berørte øykommunene. Flertallet vil derfor slutte seg til forslaget om å forlenge perioden for innkreving av forhåndsbompenger til maksimalt 2005.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, vil peke på beregninger som viser at det ikke er trafikkgrunnlag for en lokal finansieringsandel på 30 pst.

Flertallet ser det som uheldig at Stortinget vedtar en lokal finansieringsandel som ikke er i samsvar med de vedtak som de lokale myndigheter har fattet, og slik skaper uklarhet rundt finansieringen av Eiksundsambandet.

Flertallet vil understreke viktigheten å legge til grunn tallmateriale som gir et realistisk finansieringsgrunnlag for prosjektet.

Flertallet vil i denne sammenheng vise til at i St.prp. nr. 75 (1996-1997) ble det lagt til grunn en bompengedel på 20 pst.

Flertallet vil derfor foreslå at i finansieringsopplegget for dette sambandet utgjør statens andel 75 pst. av totalkostnaden, og legger til grunn at bompenger/lokale finansieringsbidrag utgjør 25 pst.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Høyre, vil fremme følgende forslag :

"Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får fortsatt rett til å kreve inn forhåndsbompenger til delvis finansiering av rv 653 Eiksundsambandet etter vilkårene i St.prp. nr. 27 (1999-2000) og Innst. S. nr. 96 (1999-2000).
2. Byggestart finner sted under forutsetning av:
 - a. Topp prioritet innenfor fylkesfordelt ramme også i Nasjonal transportplan 2002-2011.
 - b. Andelen bompenger og lokalt finansieringsbidrag utgjør 25 pst. av totalkostnadene.
3. Forutsatt at punkt 2 følges opp:
 - a. Prosjektet rv 653 Eiksundsambandet blir tatt opp som riksveganlegg.
 - b. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve opp bompenger av trafikk i Eiksundsambandet til delvis finansiering av anlegget.
 - c. Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet samt å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, slutter seg til forslag til innstilling fra flertallet, unntatt punkt 2 b.

Disse medlemmer vil understreke at lavere bompengandel/lokalt tilskudd enn foreslått i proposisjonen innebærer at Eiksundsambandet vil legge beslag på enda større andel av fylkesfordelt ramme til Møre og Romsdal. Disse medlemmer vil peke på at beregninger viser at det er trafikkgrunnlag for en bompengandel på maksimalt 20 pst. De resterende 10 pst. er forutsatt som et rent lokalt tilskudd.

Disse medlemmer vil derfor foreslå at i finansieringsopplegget for dette sambandet utgjør statens andel 70 pst. av kostnaden og legge til grunn at bompenger/lokale finansieringsbidrag utgjør 30 pst.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

- "2. b. Andelen bompenger og lokalt finansieringsbidrag utgjør 30 pst. av totalkostnadene."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i hele 38 mrd. kroner, mens bevilget på statsbudsjettet for 2000 til drift, vedlikehold og investeringer i vegsektoren kun er om lag 10 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative budsjett for vedlikehold, drift og investeringer i vegsektoren lå på 1,7 mrd. kroner over Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at avgiftene til staten øker for bilbrukerne, samtidig som det reduseres på vegbevilgningene.

Disse medlemmer viser til det stadig økende omfanget av bompengeskatt og at avgiftene nå er oppe i hele 2 mrd. kroner pr. år.

Disse medlemmer mener det er uheldig at stadig nye bomveger binder handlefriheten og mulighet for å prioritere nye prosjekter i mange år framover.

Disse medlemmer mener prinsipielt at statens inntekter på bilrelaterte avgifter i langt større grad bør gå til finansiering av vegbygging og vegvedlikehold. Dette vil føre til at det blir mer samsvar mellom det bilistene betaler inn og det de får tilbake.

Disse medlemmer mener derimot at å ta i bruk bompengeskatt er mulig dersom bilistene har en alternativ gratis omkjøringsveg, eller der veg skal erstatte ferje.

Disse medlemmer er prinsipielt imot en forhåndsinnkreving av bompenger og vil derfor gå imot punkt 1 i innstillingen.

Disse medlemmer mener at dersom bompengeskatt skal benyttes, må dette være etter-skuddsinnkreving.

Disse medlemmer legger vekt på den lokale tilslutning til Eiksundprosjektet.

Disse medlemmer vil peke på at dersom prosjektet overskrider sin tiltenkte kostnadsramme, så må dette dekkes innenfor de bevilgninger som er tiltenkt Møre og Romsdal i Nasjonal transportplan.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, registrerer at Samferdselsdepartementet i proposisjonen stiller visse krav for oppstart av Eiksundsambandet som ikke har vært behandlet lokalt. I dette ligger krav om topp prioritet innenfor fordelt fylkesramme i Nasjonal transportplan samt en bompengandel og lokalt finansieringsbidrag på 30 pst.

Dette medlem vil peke på at departementet viser til at Vegdirektoratet i etatsplanen foreslår en fylkesramme på 1 050 mill. kroner for perioden 2002-2011 for Møre og Romsdal fylke. Dersom dette blir rammen for Møre og Romsdal, vil det innebære at med en statlig andel på 615 mill. kroner om kostnadsanslaget holder, vil Eiksundsambandet alene ta 6 års investeringer, i sin helhet, av fylkets rammer. Selv om rammene justeres noe opp, vil dette innebære at for en lang periode vil ingen andre tiltak kunne gjennomføres.

Dette medlem viser til at i Møre og Romsdal er det mange viktige uløste oppgaver. Det er flere rasikringsprosjekt, veger uten fast dekke, flaskehalser for framkommelighet, uløste oppgaver når det gjelder bedring av trafikksikkerhet, bl.a. gang- og sykkelveger, og videre ombygging/tilpassing av ferjeleier, riksveger som trenger opprustning, utskifting av Skodje bru etc.

Dette medlem finner det uansvarlig at slike prosjekt vil få mange års utsettelse, noe som vil være konsekvensen av å gi Eiksundsambandet topp prioritet.

Dette medlem ser at realisering av Eiksundsambandet vil få regionale effekter, bl.a. utvidelse av arbeidsmarkedet. Veid opp mot andre uløste samferdssaker ser dette medlem det imidlertid som en feil prioritering. Det bør derimot satses på et utvidet ferjetilbud.

Dette medlem viser til at ved inngangen til denne planperioden het det i St.meld. nr. 37 (1996-1997) Norsk Veg- vegtrafikkplan:

"Møre og Romsdal har store bindinger fra inneværende planperiode."

Med oppstart av Eiksundsambandet i år vil Møre og Romsdal ut fra Vegdirektoratets rammeforslag ha brukt opp sine midler til 2007 kun til dette prosjektet. Dette medlem vil derfor gå mot departementets forslag om oppstart av prosjektet også om fylket aksepterer de framlagte forutsetninger.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre:

2. b. Andelen bompenger og lokalt finansieringsbidrag utgjør 30 pst. av totalkostnadene.

KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får fortsatt rett til å kreve inn forhåndsbompenger til delvis finansiering av rv 653 Eiksundsambandet etter vilkårene i St.prp. nr. 27 (1999-2000) og Innst. S. nr. 96 (1999-2000).
2. Byggestart finner sted under forutsetning av:
 - a. Topp prioritet innenfor fylkesfordelt ramme også i Nasjonal transportplan 2002-2011.
 - b. Andelen bompenger og lokalt finansieringsbidrag utgjør 25 pst. av totalkostnadene.
3. Forutsatt at punkt 2 følges opp:
 - a. Prosjektet rv 653 Eiksundsambandet blir tatt opp som riksveganlegg.
 - b. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve opp bompenger av trafikk i Eiksundsambandet til delvis finansiering av anlegget.
 - c. Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet samt å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oddvard Nilsen
leder

Ola Røtvei
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær