

Innst. S. nr. 134

(2001-2002)

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om reduserte bompengesatser på riksvei 5, Fjærlandsveien, mellom Fjærland og Sogndal

Dokument nr. 8:77 (2001-2002)

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I Dokument nr. 8:77 (2001-2002) fremmes følgende forslag:

"Regjeringen bes sørge for gjeldsletting eller andre tiltak som kan gi sterkt nedsatte bompengesatser på riksvei 5 mellom Sogndal og Fjærland."

Som bakgrunn for forslaget vises til at Fjærlandsvegen, strekningen Sogndal-Fjærland, sto ferdig i 1994. Den kostet ca. 400 mill. kroner, og er forutsatt delvis bompengefinansiert. I 2000 ble det innbetalt 37,9 mill. kroner i bompenger, og bompengandelen er i Nasjonal transportplan forutsatt nedbetalt i 2011.

Bompengesatsene er uvanlig høye. Trafikantene betaler 150 kroner i bompenger hver vei for personbil, 65 kroner for motorsykkel, 450 kroner for lastebil/buss, og 700 kroner for vogntog.

Med bompengefinansiering av et kostbart vegprosjekt med en så høy standard som på riksveg 5, på en strekning med relativt lite trafikk, vil bompengesatsene nødvendigvis bli svært høye.

Den trafikkavvisende effekten bompengesatsene på 150 kroner har, har gjort at mange trafikanter velger andre veger enn riksveg 5 via Fjærland.

Av gjelden på 400 mill. kroner er det igjen 325 mill. kroner. Nedbetalingen går langsomt. Av inntektene på vel 30 mill. kroner fra bomstasjonen går mer enn halvparten til renter. En gjeldssanering på f.eks. 200 mill. kroner kunne gi lavere bompengesatser, mindre avvising, mer trafikk, avlastning av omkjøringsvegene og en dynamisk effekt på provenyet av bompengoordningen.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans R. Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Karstein Hansen og Thore A. Nistad, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til vedlagte uttalelse i brev av 11. mars 2002 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden.

Komiteen vil vise til at bompengefinansiering av rv 5 mellom Sogndal og Fjærland ble godkjent gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 2 (1990-1991). Prosjektet ble i sin helhet forutsatt bompengefinansiert til en kostnad av 312 mill. kroner (1990) med en bompengeperiode på 17 år. Fylkeskommunen vedtok i 1989 å stille garanti for lån tilsvarende kostnadsoverslaget inkl. kostnadsøkning inntil 25 pst. Garantiansvaret skal dekkes innenfor rammen av ordinære riksvegmidler i fylket.

Gjennom behandlingen av St.prp. 1 (2001-2002) ble prosjektet tilført totalt 50 mill. kroner som betinget refusjon i 2002 og 2003.

Komiteen vil peke på at høye bompengesatser vil forsterke avstandsulempene og gi en urimelig ekstra-beskatning av lokalbefolkningen. I tillegg kan for høye satser bidra til trafikkavvisning. Trafikanter velger omveger der dette er mulig. Det medfører uønsket trafikk på strekninger med dårligere vegstandard som igjen bidrar til redusert trafikkikkerhet.

Komiteen ber Regjeringen i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2003 foreta en gjennomgang og vurdering av finansieringsordningen for bompengefinansierte vegprosjekter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er oppmerksom på at for en del bompengefinansierte vegprosjekt er satsene blitt betydelig høyere enn forutsatt og representerer en betydelig utgift for lokalbefolkning og næringsliv.

Flertallet vil be Regjeringen vurdere en ordning om å innføre maksimalsatser for bompengeprosjekter.

Flertallet mener det bør vurderes løsninger for vegprosjekter som har svært høye bompengesatser, men slik at innkrevingsperioden kan opprettholdes. Gjeldssanering slik det har vært benyttet for andre samferdselsprosjekter, bør vurderes.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til svar fra statsråden på spørsmål fra komiteen der det framkommer at ved godkjenning av bompengefinansiering av Fjærlandsvegen ble det lagt til grunn en realkostøkning på 1,5 pst. utover konsumprisindeksen.

Disse medlemmer vil peke på at for enkelte prosjekter har det vært nødvendig å øke takstene utover konsumprisindeksen, som følge av at kostnadene har økt og/eller inntektene har sviktet. Disse endringene har ligget innenfor de forutsetninger Stortinget satte ved behandlingen av prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i over 40 mrd. kroner, mens bevilget til riksveger over statsbudsjettet til vegdrift, vedlikehold og investeringer er på kun om lag 10 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets forslag om en økning i Nasjonal transportplan til vegsektoren for perioden på 46 mrd. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at for næringslivet og sysselsetting har rv 5 Fjærland stor betydning som bindeledd mellom landsdeler, regioner og Kontinentet.

Disse medlemmer viser til at den nye vege har en meget god standard og det er uheldig med den store avvisingseffekten som de høye bompengene har medført.

Disse medlemmer viser også til den høye bompengesatsen på hele 1 400 kroner (tur-retur) for trailer medfører at store deler av trailertrafikken fortsatt benytter gamle vegstrekninger som er trafikkfarlige og utsatt for ras. Disse medlemmer viser til at hensikten med å bygge nye gode, trafikk sikre vege er at disse skal i størst mulig grad erstatte dårlige og trafikkfarlige vege.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Regjeringen bes sørge for gjeldsletting eller andre tiltak som kan gi sterkt nedsatte bompengesatser på riksvei 5 mellom Sogndal og Fjærland."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Regjeringen bes sørge for gjeldsletting eller andre tiltak som kan gi sterkt nedsatte bompengesatser på riksvei 5 mellom Sogndal og Fjærland.

KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

Dokument nr. 8:77 (2001-2002) - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om reduserte bompengesatser på riksvei 5, Fjærlandsveien, mellom Fjærland og Sogndal - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 11. april 2002

Petter Løvik
leder

Geir-Ketil Hansen
ordfører og sekretær

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 11. mars 2002

Dok 8:77 (2001-2002) forslag fra stortingsrepresentantene Svendsen og Nistad

Det vises til brev fra Samferdselskomiteen datert 1. mars 2002.

Bompengefinansiering av Fjærlandsvegen ble godkjent gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 2 (1990-91). Prosjektet ble i sin helhet forutsatt bompengefinansiert til en kostnad på 312 mill. kr (1990-kroner) med en bompengeperiode på 17 år. Det ble forutsatt en årsdøgntrafikk i 1995 på ca. 800 kjøretøy og det ble påpekt at økonomien i prosjektet var følsom overfor trafikkendringer. Prosjektet har betinget refusjon. Fylkeskommunen vedtok 13.12.1989 å stille garanti for lån tilsvarende kostnadsoverslaget inkl. kostnadsøkning inntil 25 pst. Garantiansvaret skal dekkes innenfor rammen av ordinære riksvegmidler til fylket.

Vegen har gitt ferjefritt samband mellom Sogn og Sunnfjord/Nordfjord, med ei innspart reisetid mellom Skei og Sogndal på 1 time og 45 minutt. Nytte-/kostnadsforholdet for prosjektet var beregnet til 2,15. Etter nedlegging av ferja måtte innbyggerne i Fjærland kjøre om Sogndal for å komme til kommunesenteret Balestrand. Disse beboerne har derfor fått anledning til å kjøpe årskort for personbil for å oppnå større rabatt, jf. St.prp. nr. 2 (1990-91). For 2002 koster årskortet kr 1 300,- (for kalenderåret).

Innkrevningen på Fjærlandsvegen startet da prosjektet ble åpnet for trafikk i oktober 1994. Trafikktellingene viser jevn vekst, men i 2001 var trafikkveksten større i forhold til tidligere år. Den ekstra trafikkveksten kan skyldes åpningen av Lærdalstunnelen. I 2001 hadde vegen en årsdøgntrafikk på 811.

I budsjettforslaget for 1994 ble kostnadsoverslaget økt til 407 mill. kr (1994-kroner). Ved behandlingen av vegplanforslaget for 1994-97 anbefalte både vegsjef og fylkestinget i Sogn og Fjordane å sette av 68 mill.

kr for å bedre økonomien i prosjektet. Forslaget ble avvist av Samferdselsdepartementet, under henvisning til prosjektets forutsetninger som er fullfinansiering med bompenger og fylkeskommunal garanti, jf. St.meld. nr. 34 (1992-93).

På grunn av usikker økonomi i prosjektet ble fristen for å søke om refusjon utsatt, jf. St.prp. nr. 1 (1997-98). Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001-2002) ble prosjektet tilført totalt 50 mill. kr som betinget refusjon i 2002 og 2003. Dette fører til en vesentlig styrking av økonomien i prosjektet, slik at bompengeselskapet vil ha god sikkerhet for å kunne håndtere sine økonomiske forpliktelser innenfor gjeldende rammevilkår for bompengeprojektet. Det legges til grunn at ordningen med betinget refusjon dermed faller bort og at fylkeskommunen etter dette har et ordinært garantiansvar for gjenstående lån basert på vedtak i fylkestingsak 01/1991.

I forbindelse med behandling av handlingsprogrammet for 2002-2011 fattet fylkestinget 12.06.2001 vedtak om at prosjektet tilføres 200 mill. kr utover ordinære vegmidler til nedbetaling av gjeld. I eget vedtak om avvikling av ordningene med betinget refusjon for bompengeprojekter i fylket, slutter imidlertid fylkestinget seg til forslaget om å tilføre prosjektet 50 mill. kr i perioden 2002-2005.

Pr. 31.12.2001 var det en restgjeld på 351 mill. kr i bompengeselskapet. Basert på utbetaling av betinget refusjon i 2002 og 2003 vil veganlegget etter Vegdirektoratets prognoser være nedbetalt i 2011 som forutsatt i St.prp. nr. 2 (1990-91), eventuelt tidlig i 2012.

En eventuell gjeldssanering fra statens side vil trolig måtte dekkes over riksvegbudsjettet. I så fall rammes andre vegprosjekter. Dessuten kan det skapes en uheldig presedens i forhold til andre bompengeprojekter med høy gjeld.