



# Innst. S. nr. 95

(2005-2006)

## Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 38 (2005-2006)

### **Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606)**

Til Stortinget

#### **SAMANDRAG**

##### **Innleiing**

I proposisjonen blir det gjort framlegg om utbygging og finansiering av Fastlandssamband til Finnøy i Rogaland (Finnfast).

Prosjektet vil gi innbyggjarane på øyane Finnøy og Talgje ferjefritt vegsamband med Rennesøy og vidare med fastlandet. Tiltaket er eit ferjeavløysingsprosjekt som vil frigjere ei ferje som i dag trafikkerer i Søndre Finnøysamband mellom Rennesøy (Hanasand) og Finnøy (Talgje og Ladstein).

Finansieringa av Finnfast er basert på bompengar, alternativ bruk av ferjetilskot (statleg og fylkeskommunal del) og statlege midlar. Bompengar og alternativ bruk av ferjetilskot utgjør det alt vesentlege av finansieringa.

Bompengeselskapet og lokale styresmakter i samarbeid med Statens vegvesen har arbeidd fram ei finansieringsløyving med svært små ordinære statlege løyvingar. Dette gjer det mogleg å få til ei raskare realisering av prosjektet enn det som elles ville vere tilfelle.

##### **Omtale av utbygginga**

Finnfast inngår som eit element i "Ryfylkepakken" som er ein samla strategi for å løyse transportutfordringane i Ryfylkeregionen. Konsekvensutgreiinga for prosjektet blei godkjent i 2001, og reguleringsplanen blei godkjent i 2003 (Finnøy kommune) og 2004 (Rennesøy kommune). Bomstasjonen inngår i reguleringsplanen for prosjektet.

Prosjektet omfattar bygging av ein 5,7 km lang undersjøisk tunnel mellom Hanasand i Rennesøy kommune og Ladstein i Finnøy kommune med ein 1,5 km lang tilknytingsveg i tunnel til øya Talgje. I tillegg kjem om lag 1,2 km tilførselsveggar for påkopling til eksisterande vegnett. Tilknytingsvegen blir klassifisert som fylkesveg.

På lengre sikt vil det vere behov for opprusting av vegsystemet på Finnøy. Dette vil eventuelt bli gjennomført som eit eige prosjekt med eiga finansiering.

Finnøy kommune har om lag 2 800 innbyggjarar, busette på 16 øyar. Prosjektet vil gi innbyggjarane på dei to øyane Finnøy og Talgje ferjefritt vegsamband med fastlandet via Rennesøy-sambandet.

Prosjektet vil kunne medverke til effektivisering av ferje- og hurtigbåt drifta i Ryfylke. Pendlarane vil få kortare reisetid og ein utvida arbeidsmarknad. For næringslivet i området vil prosjektet medverke til auka konkurransevne. Spesielt havbruksnæringa framhevar at prosjektet er viktig.

Ved behandlinga av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 2 (2002-2003), gav Stortinget løyve til å krevje inn forskotsbompengar på kjøretøy i Søndre Finnøysamband for å finansiere den vidare planlegginga av Finnfast.

##### **Kostnadsoverslag, trafikkgrunnlag og nytte av utbygginga**

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikra av ein ekstern konsulent i samsvar med prinsippa for styring av statlege investeringar. Kvalitetssikringa har i tillegg omfatta trafikkgrunnlaget og finansieringsopplegget.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 530 mill. 2006-kroner og ei kostnadsramme på 560 mill. 2006-kroner.

Konsulenten meiner at Statens vegvesen si vurdering av trafikkgrunnlaget i opningsåret er for optimistisk, og tilrår at det blir lagt til grunn ein årsdøgntrafikk i opningsåret 2009 på 464 kjøretøy. Vegdirektoratet har samanlikna konsulentens sitt forslag med det oppha-

velege forslaget frå regionvegkontoret om å leggje til grunn 550 kjøretøy. Samferdselsdepartementet sluttar seg imidlertid til konsulenten si tilråding som er mest nøktern.

Basert på at prosjektet blir delvis bompengefinansiert, er samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet (NN) rekna til - 10 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til - 0,0. Internrenta er rekna til 7 pst.

### Lokalpolitisk behandling

Lokalpolitisk behandling er nærare omtala i kapittel 4 i proposisjonen, jf. behandling i Finnøy kommune, Rennesøy kommune og Rogaland fylkeskommune.

### Finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget med dei enkelte element, er omtala i kapittel 5 i proposisjonen.

Anleggsarbeida på prosjektet er planlagt å starte sommaren/hausten 2006, med fullføring i 2009. Finansieringsplanen byggjer på følgjande element:

- Innspara ferjetilskot
- Bompengar
- Ordinære statlege midlar

Styringsramma for prosjektet er 530 mill. 2006-kroner. Med dei føresetnader som er lagt til grunn, er finansieringskostnadene, inkl. kostnadene ved forskottering, rekna til om lag 220 mill. kroner. Samla gir dette eit finansieringsbehov på 747 mill. 2006-kroner:

### Finansieringsplan

	Mill. 2006-kroner
Forskottering - innspara statlege tilskot til drift av ferjesambandet <sup>1</sup>	43
Forskottering - innspara fylkeskommunale tilskot til drift av ferjesambandet <sup>1</sup>	15
Forskottering - innspara statlege tilskot til kapitalkostnader for ei ferje	71
Bompengar - forskotsbompengar	19
Bompengar - etterskotsbompengar på prosjektet <sup>2</sup>	512
Bompengar - forlenging av innkrevjinga ved Sokn bomstasjon i 7-8 mnd.	65
Statlege midlar - ordinære midlar	22
<b>Sum</b>	<b>747</b>

<sup>1</sup> Korrigerert for auka drifts- og vedlikehaldsutgifter på vegnettet.

<sup>2</sup> I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Ved tidlegare vedtekte ferjeavløysingsprosjekt der alternativ bruk av ferjetilskot inngår i finansieringsplanen, er det lagt til grunn at eventuell reduksjon i prosjektkostnadane skal godskrivas post 72, slik at dei årlege utbetalingane kan stanse før det er gått 15 år. For dette prosjektet tilrår Vegdirektoratet at så lenge perioden med etterskotsinnkrevjing ligg an til å bli lengre enn 15 år, skal eventuelle innsparingar bidra til å redusere innkrevjingsperioden.

### Bompengar

Det er lagt til grunn forskotsinnkrevjing på kjøretøy i Søndre Finnøysamband i om lag 3 år frå prosjektet er godkjent av Stortinget og fram til trafikkopning. Etter kvalitetssikringa av føresetnadene for finansieringsplanen er det lagt til grunn vel 20 års etterskotsinnkrevjing i det nye vegsambandet. I tillegg er det føresett eit bompengebidrag til prosjektet ved at innkrevjinga i Sokn bomstasjon i Rennesøy kommune skal halde fram i 7-8 månader etter at Rennfast-prosjektet på E39 er nedbetalt.

Det er lagt til grunn at etterskotsinnkrevjinga vil skje i ein automatisk, ubemanna bomstasjon på Hanasand i Rennesøy kommune, nær det noverande ferjeleiet. Det er føresett tovegs innkrevjing.

Ved endeleg fastsetting av takstnivået er det ein føresetnad at netto bompenginntekt ikkje blir redusert i forhold til det som er lagt til grunn i proposisjonen. Det

er vidare ein føresetnad at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Det er rekna med at bompenginntektene vil gi eit samla finansieringsbidrag på 596 mill. kroner, fordelt med 8,5 mill. kroner frå den avslutta forskotsinnkrevjinga, 10,5 mill. kroner frå den nye forskotsinnkrevjinga, 65 mill. kroner frå den ekstra innkrevjinga i Sokn bomstasjon og 512 mill. kroner frå etterskotsinnkrevjinga. I tillegg kjem bompengar til dekning av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Vegdirektoratet tilrår at det blir akseptert å leggje til grunn vel 20 år med etterskotsinnkrevjing av bompengar for ferjeavløysingsprosjektet Finnfast.

Økonomien i prosjektet er følsam for endringar i føresetnadene. Det må derfor vere ein føresetnad at bompengeselskapet sikrar eit rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i gjeldande avtale og som også er lagt til grunn i finansieringsplanen. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengavtalen blir underskriven.

### Innkrevjing i Sokn bomstasjon

Føresetnaden om å forlenge innkrevjingsperioden i bomstasjonen på Sokn i Rennesøy kommune etter at Rennfast-prosjektet er nedbetalt, er i utgangspunktet i strid med retningslinjene for bompengeprojekt.

Rennesøy kommune aksepterer ikkje denne forlenginga. Etter ei samla vurdering, der det m.a. er lagt vekt på at innbyggjarane i Finnøy kommune har bidratt til finansieringa av Rennfast-prosjektet sidan opninga i 1992, har Vegdirektoratet tilrådd at innkrevjinga av bompengar i Sokn bomstasjon i Rennesøy kommune skal gi eit finansieringsbidrag til Finnfast på 65 mill. 2006-kroner. Vegdirektoratet har også lagt vekt på at forlenginga ikkje vil utgjere meir enn 7-8 månader som trass alt er ein avgrensa periode. Vegdirektoratet har tilrådd ein særskilt rabatt for dagpendlarar i perioden med forlenging. Samferdselsdepartementet er samd i Vegdirektoratet sine vurderingar.

### Fylkeskommunal garanti og betinga refusjon

Fylkesutvalet har i møte 16. august 2005 fatta vedtak om fylkeskommunal garanti for eit bompengelån på inntil 500 mill. kroner. Fylkeskommunen har vidare akseptert at ordninga med betinga refusjon kan nyttast for dette prosjektet.

Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelda ikkje blir mogleg å handtere etter at realtakstane er auka med 20 pst., bompengeperioden er forlenga med inntil 5 år og selskapet si gjeld er redusert med midlane frå den betinga refusjonen.

### Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 519 Fastlandssamband til Finnøy, med tilknytning til Talgje (fv 606), vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

### MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og frå Venstre, Borghild Tenden, registrerer at proposisjonen om Finnfast no er lagd fram for Stortinget, etter at den har vore lova i lang tid.

Fleirtalet er positive til Finnfastprosjektet og merker seg at finnøyværingene har bidratt til finansieringa av Rennfast med sikte på den helheten Finnfast inngår i.

Fleirtalet konstaterer at innkrevjinga av bompengar på Sokn bomstasjon i ein kortare periode er knytt direkte til finansieringa av eit samanhengjande infrastrukturnett i området.

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 arbeidar for ei optimal rentebelastning på låneporteføljen innanfor ein akseptabel risiko.

Fleirtalet ber Regjeringa vurdere raskare utbetaling av ferjeavløysingsmidlane. Dette kan gi redusert bompengeperiode på Rennesøy.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti vil understreke viktigheten av det spesielle norske prinsippet for bompengefinansiering, hvor bompengefinansiering skal være ønsket lokalt og regionalt.

Disse medlemmer peker vidare på hovedprinsippet om at bompengeinnkreving skal opphøre når nedbetaling er fullført. Disse medlemmer viser til at forlenging av bompengeperioden på Sokn har skapt sterke reaksjoner i Rennesøy.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden av 10. februar 2006 og ber Regjeringen søke å begrense innkrevingen på Sokn utover 1. mars 2006, blant annet ved å vurdere:

1. Å overføre rentefritt lån på Rennfast 16,7 mill. kroner til Finnfast.
2. At drifts- og vedlikeholdskostnader på vegnettet ikke skal finansieres i nedbetalingstiden ved hjelp av ferjeavløsningsmidler fra fylke og kommune, men finansieres over ordinært budsjett.
3. På vanlig måte å legge til grunn trafikkgrunlaget som er anbefalt av Vegdirektoratet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, har merket seg at prosjektet er foreslått finansiert med nesten 80 pst. bompengandel; hele 596 mill. 2006-kroner av totalrammen på 747 mill. 2006-kroner.

Disse medlemmer har merket seg at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Basert på 4 pst. kalkulasjonsrente er netto nytte + 300 mill. kroner og netto nytte/total kostnader +0,7.

Disse medlemmer mener derfor at prosjektet bør finansieres med statlige midler.

Disse medlemmer har vidare merket seg at av den samlede bompengefinansiering som er foreslått, er 65 mill. kroner forlenging bompengeinnkreving ved Sokn bomstasjon i 7-8 måneder.

Disse medlemmer viser til at Sokn bomstasjon er plassert i Rennesøy kommune og brukes til innkreving av bompenger på Rennfastprosjektet som også er finansiert med bompenger. Bompengeinnkrevingen for Rennfastprosjektet har foregått fra november 1992 og er forventet avsluttet tidlig i 2006.

Disse medlemmer har merket seg departementets uttalelse i saken om at

"forutsetningen om å forlenge innkrevingsperioden etter at Rennfastprosjektet er nedbetalt, er i utgangspunktet i strid med prinsippene om at en bompengeneinnkreving skal avsluttes når det aktuelle prosjektet som innkreving knytter seg til er nedbetalt."

Når avvik likevel anbefales, bruker departementet det argument at "innbyggerne i Finnøy kommune har deltatt i finansieringen av Rennfastprosjektet".

Disse medlemmer avviser et slikt brudd på både prinsipper og rimelighetsbetraktninger. Disse medlemmer peker på den grunnleggende urimeligheten som ligger i selve intitalbruken av bompenger til finansiering av den statlige oppgaven det er å sørge for finansiering av trygg og effektiv samferdselsstruktur.

Disse medlemmer vil peke på at denne urimeligheten forsterkes dersom departementets begrunnelse for forlengelse av bompengeneinnkreving i et nedbetalt prosjekt skal legges til grunn. Disse medlemmer avviser en slik begrunnelse. Disse medlemmer vil også advare mot å legge til rette for en slik praksis. Etter disse medlemmers syn vil dette kunne åpne for et "skred" av liknende saker der bompengeneinnkreving fortsetter etter bompengeprojektet er nedbetalt.

Disse medlemmer har merket seg klare uttalelser fra formannskapet i Rennesøy kommune mot en slik videreført bompengeneinnkreving ved Sogn bomstasjon.

Disse medlemmer har merket seg at Rennesøy kommune har innhente juridisk vurdering av retts spørsmål knyttet til forlenget bompengeneinnkreving. Disse medlemmer har også merket seg henvisningene til EF-direktiv og praksis i EF-domstolen; der det konkluderes med at uttrykket "pågjeldende infrastrukturnett" skal tolkes snevert. Disse medlemmer har også merket seg at det i samme vurdering konkluderes med at Finnfast og Rennfast er to ulike infrastruktur- og at bompengeneinnkreving for kjøretøy både over og under 12 tonn vil være i strid med lov- og regelverk. Disse medlemmer har merket seg at Rennesøy kommune varsler at et eventuelt vedtak som iverksetter forlenget bompengeneinnkreving ved Sogn bomstasjon, vil bli anket inn for internasjonal domstol. Disse medlemmer støtter et slikt initiativ.

Disse medlemmer viser til St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) side 14-16 der det heter:

"I forbindelse med vedtaket av fylkesdelplanen understreket fylkestinget viktigheten av at Ryfylkepakken blir behandlet som en samlet plan. Samtidig ble det påpekt at delprosjektene må kunne finansieres og realiseres uavhengig av hverandre."

Disse medlemmer mener at begge disse forholdene understreker at forlenget innkreving av bompenger i et annet delprosjekt som er nedbetalt, derfor må avvises.

Disse medlemmer har også merket seg at statens bidrag gjennom ferjeavløsningsmidler skal betales over en periode på 15 år. Disse medlemmer peker på at det gir en ytterligere urimelighet i finansieringsopplegget når bompengeselskapet samtidig må ta opp

lån for å klare finansieringen av prosjektet. Disse medlemmer mener at statlige midler bør ubetales samlet og så tidlig så mulig, helst med forskottering, for å sikre lavest mulig finansutgifter når staten påtvinger andre regningen for egen finansieringsoppgave.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

1. Stortinget anbefaler bygging av rv 519 Fastlands-sambandet til Finnøy med tilknytning til Talgje (fv 606) med statlig fullfinansiering. Stortinget legger til grunn at arbeidet igangsettes med statlig forskottering og at egen sak om statlig finansiering av prosjektet legges frem for Stortinget så snart som mulig.
2. Stortinget ber Regjeringen sørge for at statlige ferjeavløsningsmidler heretter utbetales samlet og forskuddsvis.
3. Stortinget ber Regjeringen foreta en vurdering av hvordan staten gjennom låne- og forskotteringsordninger kan bidra til at samferdselsprosjekter der flere andre parter deltar i finansieringa, ikke får unødvendig store lånekostnader. Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med egen sak om dette."

## **FORSLAG FRÅ MINDRETAL**

### **Forslag frå Framstegspartiet:**

#### *Forslag 1*

Stortinget anbefaler bygging av rv 519 Fastlands-sambandet til Finnøy med tilknytning til Talgje (fv 606) med statlig fullfinansiering. Stortinget legger til grunn at arbeidet igangsettes med statlig forskottering og at egen sak om statlig finansiering av prosjektet legges frem for Stortinget så snart som mulig.

#### *Forslag 2*

Stortinget ber Regjeringen sørge for at statlige ferjeavløsningsmidler heretter utbetales samlet og forskuddsvis.

#### *Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringen foreta en vurdering av hvordan staten gjennom låne- og forskotteringsordninger kan bidra til at samferdselsprosjekter der flere andre parter deltar i finansieringa, ikke får unødvendig store lånekostnader. Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med egen sak om dette.

## **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:

St.prp. nr. 38 (2005-2006) og Innst. S. nr. 95 (2005-2006).

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv 519 Fastlandssamband til Finnøy, med tilknytning til Talgje (fv 606), og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i

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

**Hallgeir H. Langeland**  
ordførar





