



Innst. S. nr. 22

(2007-2008)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 89 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 567 Hauge-Lonevåg i Osterøy kommune i Hordaland

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet Hauge-Lonevåg på rv 567 i Osterøy kommune i Hordaland.

Finansieringa er basert på delfinansiering med bompengar gjennom utviding av eksisterande bompengordning i Osterøy. Bompengar som i dag blir kravde inn i bomstasjonen (på rv 566 ved Osterøybrua), går til å finansiere Osterøybrua og vidare til Tiråstunnelen og Hannisdalslinja på Osterøy. I tillegg til bompengar omfattar finansieringsplanen for prosjektet Hauge-Lonevåg statlege midlar og lokalt tilskot.

Utbygginga omfattar om lag 3,3 km ny riksveg. Av dette er om lag 1,5 km tunnel. Prosjektet vil gi fullgod standard på tilnærma heile strekninga mellom Osterøybrua og kommunesentret Lonevåg. Utbygginga vil gi gevinstar for trafikktryggleik og gjere det enklare å komme til kommunesentret for ein stor del av innbyggjarane. Utbetring av vegen er også viktig for å effektivisere transporten for næringslivet.

Omrekna til 2007-prisnivå er kostnadsoverslaget 198 mill. kroner. Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er rekna til - 0,4.

Anleggsarbeida er planlagt å starte hausten 2008, med opning for trafikk i 2011.

Bakgrunn

Osterøybrua ga Osterøy kommune landfast tilknytning til E16 over Sørfjorden, jf. St.prp. nr. 5 (1989-1990) og Innst. S. nr. 78 (1989-1990), og vidare St.prp.

nr. 37 (1992-1993) og Innst. S. nr. 110 (1992-1993). Ved opninga av brua i 1997 blei ferjesambandet Haus-Garnes lagt ned, medan ferjesambandet Valestrandfossen-Breistein blei vidareført.

Andre byggetrinn i prosjektet, Tiråstunnelen på Osterøy sto ferdig i 1998, jf. St.prp. nr. 1 (1996-1997) og Budsjett-innst. S. nr. 14 (1996-1997). Tredje byggetrinn i prosjektet, Hannisdalslinja på Osterøy, sto ferdig i 2002, jf. St.prp. nr. 60 (1999-2000) og Innst. S. nr. 246 (1999-2000).

Etter utvidinga med Hannisdalslinja var bompengeperioden rekna til 17 år. Osterøy Bruselskap AS har søkt om å få delfinansiere utbygginga av rv 567 Hauge-Lonevåg ved ei utviding av dagens bompengordning utan at føresett bompengeperiode på 17 år blir forlenga. Bakgrunnen er i hovudsak større trafikkvekst og lågare rentenivå enn det som er lagt til grunn tidlegare. Dersom bompengordninga ikkje blir utvida, er det rekna med at bompengeperioden kan avsluttast etter om lag 14 1/2 år.

Lokalpolitisk behandling

Osterøy kommune, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har slutta seg til å forlengje bompenginnkrevjinga på rv 566 ved Osterøybrua for å delfinansiere utbygginga av rv 567 mellom Hauge og Lonevåg. Lokalpolitisk behandling er nærmare omtala i kapittel 3 i proposisjonen.

Finansieringsopplegg

Totalt er det rekna med 98 mill. kroner i statlege midlar til prosjektet.

Ordninga med differensiert arbeidsgjevaravgift blei lagt om frå 1. januar 2004. Styret for kompensasjonsmidlane i Osterøy kommune har gått inn for at kompensasjonsmidlane for 2004 på 8 mill. kroner skal gå til bygging av prosjektet rv 567 Hauge-Lonevåg.

Det er lagt opp til delfinansiering med bompengar innanfor bompengeperioden på 17 år som blei lagt til

grunn i St.prp. nr. 60 (1999-2000). 17 års bompengeperiode inneber at innkrevjinga blir avslutta hausten 2014. Utan utvidinga med utbygginga mellom Hauge-Lonevåg er det venta at selskapet si gjeld er nedbetalt tidleg i 2012.

Hovudregelen ved innkrevjing av bompengar er nytteprinsippet. Dei som betalar bompengar, skal ha nytte av prosjektet. Denne samanhengen går også andre vegen, slik at dei som har nytte av eit vegprosjekt også skal betale bompengar, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. Bompengar som i dag blir kravde inn i bomstasjonen, går til å finansiere Osterøybrua, Tiråstunnelen og Hannisdalslinja. Bompengetaksten er lik uavhengig av om ein nyttar ein, to eller alle dei tre vegprosjekta.

Samferdselsdepartementet har merka seg at utbygging av rv 567 mellom Hauge og Lonevåg er viktig for Osterøy kommune. Det er den lokale trafikken som må betale bompengar, og sjølv om berre ein del av trafikantane som passerer bomstasjonen ved Osterøybrua vil ha direkte nytte av prosjektet Hauge-Lonevåg, vil truleg fleire av trafikantane ha nytte av det nye prosjektet over tid.

Finansieringsføresetnader går elles fram av pkt. 5 i proposisjonen.

Det er ikkje lagt opp til justeringar/endingar av takstane ved utviding av bompengeprojektet med prosjektet Hauge-Lonevåg.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til at det må vere eit vilkår at bompengeselskapet har ei renteavtale som sikrar eit rentenivå minimum i tråd med det som er lagt til grunn i finansieringsplanen. Departementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengeaftalen (tilleggsavtalen) blir underskriven.

Hordaland fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for eit bompengelån på inntil 140 mill. kroner knytt til prosjektet Hauge-Lonevåg.

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 567 Hauge-Lonevåg, vil det bli inngått ein tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet Osterøy Bruselskap AS i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Synnøve Brenden Klemetrud, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Ragnhild Aarflot Kalland, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at utbygging av rv 567 Hauge-Lonevåg i Osterøy kommune i Hordaland vil gi ny riksveg fra Osterøybrua til kommunesenteret Lonevåg med fullgod standard. Flertallet viser til at anleggsarbeidet er planlagt oppstartet høsten 2008, med åpning for trafikk i 2011.

Flertallet viser til at den opprinnelige utbyggingen skulle ha en bompengeperiode på 17 år. Som følge av større trafikkvekst og lavere rentenivå enn forutsatt, blir tidligere vedtatte prosjekter nedbetalt på om lag 14 ½ år. Flertallet viser til at Osterøy Bruselskap AS har søkt om å få delfinansiere rv 567 ved hjelp av bompenger. Osterøy kommune, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har slutta seg til å opprettholde bompengeperioden på 17 år ut fra forutsetningen at dette blir brukt til rv 567 Hauge-Lonevåg. Flertallet understreker at den opprinnelige bompengeperioden på 17 år ikke blir forlenget.

Flertallet slutter seg til at det må være et vilkår at bompengeselskapet har en renteavtale som sikrer et rentenivå minimum i tråd med det som er lagt til grunn i finansieringsplanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, støtter forslaget om å bygge ny riksveg som foreslått i proposisjonen, slik at strekningen mellom Osterøybrua og kommunesenteret Lonevåg i Osterøy kommune i Hordaland vil få tilnærmet fullgod standard.

Disse medlemmer støtter imidlertid ikke forslaget om at 91 mill. kroner av en samlet kostnad på 194 mill. kroner skal finansieres med bompenger. Disse medlemmer viser til at opplegget for finansiering av Osterøybrua (Kvisti Bru) med tilstøtende veger er bygget i tre etapper; alle basert på bompengefinansiering og med bompengeinnkreving ved Osterøybrua. Disse medlemmer stiller seg avvisende til bruk av bompenger til delvis finansiering av utbygging av rv 567 Hauge-Lonevåg, og avvisende til at slik bompengefinansiering kreves inn gjennom bomstasjon ved Osterøybrua. Som det pekes på i proposisjonen, innebærer en bompengefinansiert løsning av prosjektet at ytterligere ett prosjekt i tillegg til de tre som ligger inne i den opprinnelige utbyggingsplanen, blir delfinansiert med bompenger på brua. Disse medlemmer vil peke på at sammenhengen mellom nytte og betaling blir dårligere dess lenger borte fra bomstasjonen utbyggingen skjer.

Disse medlemmer har merket seg opplysningene som departementet har gitt etter spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen og som ikke framgår av proposisjonen. Det framgår av disse opplysningene at bilistene i tillegg til bompengandelen på ca. 47 pst. eller 91 mill. kroner av en samlet finansieringsplan for prosjektet, må betale prosjektets samlede finansieringskostnader beregnet til ca. 33 mill. kroner og ekstra innkrevingskostnader knyttet til dette prosjektet på ca. 7 mill. kroner. Disse medlemmer peker på at bilistene således vil betale hele 131 mill. kroner for å bidra med 91 mill. kroner til finansieringen av et vegprosjekt som skal koste 194. mill. kroner å bygge. Disse medlemmer finner det særdeles urimelig at bilistene gjennom bruk av bompengefinansiering påføres store ekstrakostnader.

Disse medlemmer mener at bruken av bompengefinansiering har løpt løpsk under denne regjeringen

og nå er uten styring. Disse medlemmer peker på at denne utviklingen ser ut til å fortsette også iht. framlagt statsbudsjett for 2008. Disse medlemmer viser til at samlede investeringer i stam- og riksvegnettet er oppgitt til ca. 11,8 mrd. kroner. Av disse er statens bidrag 48,5 pst. Det innebærer at såkalt "annen finansiering" som i hovedsak er bompenger, står for mer enn 50 pst. av investeringene i nye stam- og riksveger i 2008.

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 investering 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 egne nasjonale infrastrukturprogrammer gi mulighet for et nødvendig løft innenfor vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

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

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner ved hjelp av bruk av bompengefinansiering kan "kjøpe seg" høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg "presse" til bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer mener det derfor er viktig at en slik evaluering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger, som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer har merket seg at en del store vegprosjekter som i 2007 er utlyst på anbud, får betydelige kostnadsmessige overskridelser når anbudene foreligger. Disse medlemmer har merket seg at både Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet synes å "forklare" dette med høy aktivitet i anleggsbransjen. Disse medlemmer vil peke på at etappevis utbygging i til dels små etapper slik norsk vegbygging har vært preget av i mange år, ikke er kostnadseffektiv. Slik etappevis utbygging fører ikke minst til at store utenlandske anleggssfirma ikke er

interessert i Norge som marked. Disse medlemmer viser særlig til lederartikkel i Vegdirektoratets egen interne avis "Vegen og Vi" av 4. oktober 2007 der det heter:

"Mange av oppgåvene med vegbygging her i landet er for små til at store europeiske selskap finn dei interessante. Difor treng ikkje selskapa som er etablert i Noreg ta omsyn til desse."

Disse medlemmer understreker derfor behovet for at gjennomføring av store prosjekter skjer mest mulig samlet og mener det bør åpnes for flere OPS-prosjekter. Disse medlemmer vil videre peke på at også prosjektgrunnet for enkelte store prosjekter synes å være svakt og/eller mangelfullt. Kostnadskonsekvensene blir store. Disse medlemmer understreker spesielt Samferdselsdepartementets ansvar for å sørge for at prosjekteringsarbeidet er konseptmessig, konstruksjonsmessig og anleggsmessig grundig avklart før prosjekter igangsettes. Disse medlemmer vil også understreke Samferdselsdepartementets ansvar for straks å varsle Stortinget dersom det i arbeid med anbudsinnhenting eller ved igangsatt arbeid viser seg at det blir betydelig kostnadsavvik.

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet på spørsmål om konsekvensene av etappevis utbygging i forhold til samlet utbygging, anslår ekstrakostnadene til mellom 10 og 15 pst. I dette prosjektet utgjør det 19,4-29,1 mill. kroner i ekstra kostnader. Samtidig presiserer Samferdselsdepartementet følgende:

"For andre typer prosjekter, hvor eksempelvis omfattende massedisponering over en lang strekning kan gjennomføres uten kostnadskrevende parsellvis mellomlagring, vil besparelsene kunne blitt vesentlig større."

Disse medlemmer peker på at svaret bekrefter det omfattende potensial for bedre bruk av vegmidlene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget samtykker i bygging av rv 567 Hauge-Lonevåg finansiert med statlige bevilgninger på i alt 186 mill. kroner av total finansieringsplan på 194 mill. kroner. Stortinget ber Regjeringen sørge for at disse midlene forskotteres straks og at bevilgningen dekkes inn ved salderingen av statsbudsjettet for 2007."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget samtykker i bygging av rv 567 Hauge-Lonevåg finansiert med statlige bevilgninger på i alt 186 mill. kroner av total finansieringsplan på 194 mill. kroner. Stortinget ber Regjeringen sørge for at disse midlene forskotteres straks og at bevilgningen dekkes inn ved salderingen av statsbudsjettet for 2007.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding blir fremmet av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

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

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av

rv 567 Hauge-Lonevåg og til å krevje inn bompengar til delfinansiering av utbygginga i samsvar med vilkåra i St.prp. nr. 89 (2006-2007) og Innst. S. nr. 22 (2007-2008).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. november 2007

Per Sandberg
leder

Arne Sortevik
ordfører