



Innst. S. nr. 184

(2007-2008)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 41 (2007-2008)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utvidelse av bompengeneinnkrevingen på Kristiansund og Freis fastlandsforbindelse (Krifast) i Møre og Romsdal

Til Stortinget

SAMANDRAG

Prosjektet Kristiansund og Freis fastlandsforbindelse, Krifast, ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 98 (1984-1985). Eksisterende bompengeneordning vil være nedbetalt før sommeren 2008 etter 16 års bompengeneinnkreving.

Samferdselsdepartementet fremmer i proposisjonen forslag om utbygging og finansiering av prosjektene Knutset-Høgset på E39 i Gjemnes kommune og Brunneset-Øygarden på rv 70 i Tingvoll kommune i Møre og Romsdal. Prosjektene er i hovedsak forutsatt finansiert med bompenger gjennom en utvidelse av eksisterende innkrevsingsordning. I tillegg er det lagt til grunn 30 mill. kroner i statsmidler i perioden 2010-2013.

Med forutsetningene som ligger til grunn, er det beregnet at bompengeneinnkrevingen må forlenges med om lag 3 år 10 mnd. for å finansiere begge prosjektene.

Det er en forutsetning at byggingen av de nye prosjektene ikke starter opp før bompengeselskapet har nedbetalt eksisterende bompengelån.

Bakgrunn

Bompengeselskapet, AS Fastlandsfinans, har nå søkt om å få utvide innkrevsingsperioden for å finansiere prosjektet Knutset-Høgset på E39.

I tillegg har bompengeselskapet søkt om å få utvide innkrevsingsperioden for å finansiere bygging av prosjektet Brunneset-Øygarden på rv 70 med innkrevsde bompenger fra Krifast.

I mai og juni 2005 sluttet Tingvoll, Gjemnes og Frei kommuner og Møre og Romsdal fylkeskommune seg til forslaget om utvidelse av innkrevsingsordningen. Kristiansund kommune har gått imot forslaget, jf. kapittel 5 i proposisjonen.

Prosjektet E39 Knutset-Høgset

Prosjektet E39 Knutset-Høgset var en del av tilførselsvegene til det opprinnelige Krifastprosjektet, jf. St.meld. nr. 23 (1983-1984) og St.prp. nr. 98 (1984-1985). Da ble prosjektet omtalt som Gjemnesaksla. Oppstart av dette prosjektet ble utsatt som følge av usikkerhet rundt inntektsutviklingen i Krifastbommen.

Prosjektet vil erstatte en strekning på E39 med dårlig standard. Det har også skjedd en del ulykker på strekningen. Den planlagte vegen blir 4,5 km lang, herav 700 m med tunnel. E39 vil med dette bli innkortet med 1,4 km. Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet.

Kostnadsoverslaget er på 164 mill. 2008-kroner. Nettonytte for prosjektet er beregnet til om lag -60 mill. kroner, og nettonytte over kostnad NN/K er -0,4.

Prosjektet E39 Knutset-Høgset er forutsatt fullfinansiert gjennom innkreving av bompenger i Krifastanlegget.

Prosjektet rv 70 Brunneset-Øygarden

Prosjektet rv 70 Brunneset-Øygarden var ikke en del av det opprinnelige Krifastanlegget slik det var definert i St.meld. nr. 23 (1983-1984) og i senere stortingsdokumenter, men er nå foreslått finansiert

med bompenger fra Krifast. Prosjektet omfatter bygging av en tunnel på 1 050 m og oppgradering av eksisterende veg til stamvegstandard. Det skal i tillegg bygges 260 m gang- og sykkelveg ved Øygarden. Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet.

Kostnadsoverslaget for rv 70 Brunneset-Øygarden er på 210 mill. 2008-kroner. Nettonytten er beregnet til om lag -160 mill. kroner og nettonytte over kostnad NN/K er -0,8.

Av kostnaden på 210 mill. kroner for rv 70 Brunneset-Øygarden bidrar bompenger med 180 mill. kroner og staten med 30 mill. kroner.

Registreringer av trafikken i området viser at i underkant av 20 pst. av de som betaler bompenger i dagens bomstasjon vil ha nytte av prosjektet rv 70 Brunneset-Øygarden. Trafikktallene tyder også på at om lag halvparten av totaltrafikken på denne parsellen ikke betaler bompenger, og får således nytte av prosjektet uten å betale bompenger.

Samferdselsdepartementet har merket seg at planene for rv 70 Brunneset-Øygarden har endret seg siden fylkestinget hadde saken oppe til behandling. Den vedtatte reguleringsplanen har fastsatt et prosjekt som er mer enn dobbelt så dyrt som det alternativet som var lagt til grunn for fylkestingets behandling av saken.

Etter en samlet vurdering vil Samferdselsdepartementet støtte de lokalpolitiske vedtak i fylkeskommunen om en full utbygging av rv 70 Brunneset-Øygarden.

Trafikkgrunnlag

Årsdøgntrafikken gjennom bomstasjonen på Krifast i 2007 var ifølge bompengeselskapet på drøyt 3 200 kjøretøy. De siste 2-3 årene har det vært en sterk vekst i trafikken. Med bakgrunn i resultatene fra transportmodellkjøring har Statens vegvesen lagt til grunn 1 pst. trafikkvekst i bompengeregningene.

For å ta hensyn til konsekvenser av redusert trafikk som følge av det planlagte rehabiliteringsarbeidet i Freifjordtunnelen, er det i bompengeregningene lagt inn en reduksjon i trafikken på 20 pst i ett år. Rehabiliteringsarbeidene er antatt å vare 1,5-2 år.

Bompengoordninga

I den lokale behandlingen av saken er det lagt til grunn at eksisterende innkrevingsordning og takster beholdes, jf. kapittel 7 i proposisjonen. Trafikkforutsetningene framgår av kap. 6.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at ordningen med statlig garantiansvar for Krifastprosjektet faller bort når de investeringene som er gjennomført i Krifastprosjektet, er nedbetalt sommeren 2008.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utvidelse av innkrevingsordningen på Kristiansund og Freis fastlandsforbindelse (Krifast) i Møre og Romsdal for å finansiere prosjektene E39 Knutset-Høgset og rv 70 Øygarden-Brunneset, vil det bli inngått en tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetninger som er lagt til grunn i proposisjonen.

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudi, 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, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, viser til Regjeringa sitt framlegg om å tillate AS Fastlandsfinans å ta opp lån og krevje inn bompengar til bygging av E39 Knutset-Høgset og rv 70 Brunneset-Øygarden. Fleirtalet støttar dette.

Fleirtalet viser til at prosjektet E39 Knutset-Høgset opphavleg var ein del av Krifastprosjektet, men at dette seinare vart utsett grunna uvisse rundt inntektsutviklinga omkring Krifast. Fleirtalet viser vidare til at prosjektet rv 70 Brunneset-Øygarden ikkje var ein del av det opphavlege Krifastprosjektet. Dette er no føreslege finansiert med bompengar frå Krifast. Fleirtalet vil peike på at begge prosjekta vil vere med på å få til ei vesentleg heving av standarden på dei aktuelle parsellane.

Fleirtalet ser positivt på at samferdselsprosjektet Krifast med denne utvidinga styrkar Nordmøre og Romsdal som arbeidsmarknads-, bu og serviceregion. Når prosjektet no også omfattar rv 70, vil det slik fleirtalet ser det, ha positiv effekt for Kristiansund som regionsenter i og med at omlandet blir knytt nærare til byen. Totalt sett vil investeringane knytt til utvidinga av bompengeperioden føre til betre forhold både for næringslivet i området og for innbyggjarane.

Fleirtalet har merka seg at det er stor lokalpolitisk støtte til forslaget, og at fleirtalet av eigarane, inkludert Møre og Romsdal fylke, ønskjer ei utvida innkrevingsordning, og at dei lokale aktørane ikkje ser grunn til ny handsaming i sine organ. Fleirtalet ser positivt på at departementet har lagt vekt på den lokale tilslutninga til prosjekta i sitt framlegg.

Fleirtalet vil peike på den viktige rolla kollektivtransporten har for å redusere utslepp og trafikkulukker. Fleirtalet vil vise til at det er eit omfat-

tande busstilbud til/frå Kristiansund, og busstrafikken har vesentlege marknadsdelar på strekninga Kristiansund-Molde over Krifast.

Fleirtalet vil peike på at hovudregelen er at kollektivtransport skal vere fritaken for betaling i bompengeprojekt, jf. St.meld. 46 (1990-1991). Det nye rutetilbodet mellom Kristiansund og Molde hadde då også fritak fram til 1. mai 2007. Fleirtalet har merka seg at kommunane har mellom anna søkt om bompengefritak for dagpendlarar. Fleirtalet vil peike på at ein auka rabatt for busspassasjerane vil vere å kome kommunane sine ønske noko i møte utan å endre takstsystemet.

Fleirtalet vil vidare leggje til grunn at nove-
rande takst- og rabattsystem blir vidareført i forlen-
ginga av innkrevjingsperioden, men ber departemen-
tet medverke til at det blir vurdert å auke rabatten for
busspassasjerane frå 17 pst. til minst 50 pst., som er
rabatten for dei rutegående bussane.

Komiteens medlemmer fra Frem-
skrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen
Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til at
i flere av de over 15 stortingsproposisjonene om
bompengefinansierte samferdselsprosjekter som er
fremmet av denne regjeringen, og som Stortinget har
ferdigbehandlet, er både prinsippene om nytteprin-
sipp og etterskuddsinnkreving brutt. Disse med-
lemmer peker også spesielt på de store innkrev-
ings- og rentekostnadene som i mange slike saker
pålegges bilistene i tillegg til netto bompengebdrag
til prosjektets finansiering. Totalt for de bompengefi-
nansierte samferdselsprosjektene Regjeringen tidli-
gere har fremsendt, er denne ekstraregningen svært
stor; ca. 4 mrd. kroner. Det innebærer at bilistene
samlet betaler mer i bompenger enn det de samme
prosjektene koster å bygge.

Disse medlemmer mener Regjeringen aktivt
undergraver Stortingets egne vedtatte forutsetninger
(alle partier unntatt Fremskrittspartiet) for bruk av
bompenger til vegutbygging i forbindelse med Stor-
tingets behandling av Nasjonal transportplan 2006 -
2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004) og St.meld. nr.
24 (2003 -2004).

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240
(2003-2004) der det heter:

"Flertallet er positive til Regjeringens forslag om
å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet."

og videre:

"Flertallet ser det pedagogiske poenget i at inn-
krevingen starter på den nye vegen når den står ferdig
og er enig i at etterskuddsinnkreving skal være
hovedregelen."

Disse medlemmer viser også til at såkalt
"lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertals-
vedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne
blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstem-
ning, slik disse medlemmer mener man bør
gjøre. Disse medlemmer viser til at bompenge-
finansiering 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. Derfor er det rimelig at inn-
byggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om
bruken av bompenger. Disse medlemmer mener
det er udemokratisk og beklagelig at lokale vedtak
om bruk av bompengefinansiering vedtas uten lokal
folkeavstemning.

Disse medlemmer har merket seg at bruken
av bompengefinansiering og andel bompenger i slike
prosjekt har økt sterkt under denne regjeringen.
Disse medlemmer har merket seg at flere pro-
sjekter finansiert med 100 pst. bompenger er foreslått
av Regjeringen og vedtatt i Stortinget av alle partier,
unntatt Fremskrittspartiet som ønsker offentlig finan-
siering av offentlig vegnett i Norge. Disse med-
lemmer har merket seg at bompenger også i økende
grad brukes til andre investeringsformål enn vei.
Disse medlemmer er lite tilfreds med dette.
Disse medlemmer viser spesielt til endring i
vegloven § 27 innført under denne regjeringen med
tilslutning fra alle partier unntatt Fremskrittspartiet.

Disse medlemmer har merket seg at kom-
munepolitikere og fylkespolitikere i økende grad gir
uttrykk for at de opplever et press fra sentrale myn-
digheter og fra regjeringshold om å godta bompenge-
finansiering. Disse medlemmer peker på at dette
gjelder flere regjeringer, men at presset er betydelig
økt under regjeringen Stoltenberg II. Lokal- og fyl-
kespolitikere opplever presset slik at det "kreves"
bompengefinansiering for å få selv beskjedne statlige
bidrag til lokale og regionale prosjekter. Et uttrykk
for en slik tverrpolitisk oppfatning finnes i vedtak i
Haugesund bystyre 28. april 2004 knyttet til behand-
ling av Haugalandspakken, jf. St.prp. nr. 57 (2006-
2007) og Innst. S. nr. 214 (2006-2007). I vedtaket
heter det bl.a.:

"Haugesund bystyre mener at veiutbygging først
og fremst er et statlig ansvar. Bystyret er av den opp-
fatning at Stortingets bevilgninger til samferdsels-
sektoren er alt for lave i forhold til behov og sam-
funnsøkonomisk lønnsomhet. Dette kommer særlig
til uttrykk på Vestlandet. En stadig større andel av
offentlige veibevilgninger styres mot regioner og
prosjekter som allerede har vedtatt innføring av bom-
penger. Dette fører til mindre veimidler andre steder
i landet, deriblant Haugalandet. Bystyret konstaterer
at det i de siste årene ikke har vært bevilget nok mid-
ler til å finansiere høyst nødvendige veiprosjekter i
vårt nærområde. Dette er en utvikling som ikke len-
gre kan fortsette. Haugesund bystyre ser seg derfor

tvunget til å akseptere bompenger for å få løst flere veiprosjekter, raskere og bedre under forutsetting av at staten følger opp sin del av finansieringen."

Disse medlemmer viser til at vedtaket er gjort med stemmene fra hhv. Arbeiderpartiet, Høyre, Venstre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti.

Bruken av bompengefinansiering har etter disse medlemmers mening løpt løpsk under denne regjeringen og er nå uten styring.

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 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. kroner. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 pst., jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 pst. og bredbånd 5 pst."

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 viser også til sitt forslag i Dokument nr. 8:22 (2007-2008), jf. Innst. S. nr. 115 (2007-2008) om opprettelse av et statlig veiselskap, som skal legge forholdene til rette for hurtig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett basert på statlig finansiering. Forslaget ble avvist av

alle øvrige partier under behandling i Stortinget 17. januar 2008.

Opprettelse av et statlig veiselskap (etter modell av for eksempel Statnett) vil etter disse medlemmers syn gjøre det enklere å få gjennomført viktige endringer som kan sikre raskere veiutbygging. Et statlig veiselskap kan sikres forutsigbar, avklart langsiktig finansiering gjennom statlige lån uavhengig av årlige budsjetter. På denne måten kan en etter disse medlemmers syn på en praktisk måte gjennomføre et skille mellom bruk av penger til investering med mange års varighet og virkning for økonomien, og bruk av penger til forbruk innenfor rammen av et 12 måneders statsbudsjett basert på kontantprinsippet. Disse medlemmer viser til at det etter deres syn nettopp er mangel på skille mellom langsiktig investering og kortsiktig utgift som utgjør en av hovedhindringene for at norsk finansiell rikdom ikke brukes til realinvesteringer i infrastruktur i Norge. Disse medlemmer viser også til at bruk av statlige lån for å sikre avklart og langsiktig finansiering ved bygging av nasjonal infrastruktur er et kjent virkemiddel fra andre land, bl.a. vårt naboland Sverige. Disse medlemmer minner også om at utbygging av hhv. Gardermoen og Flytoget ble gjennomført med egne selskaper og egen finansiering for de to prosjektene.

Disse medlemmer har merket seg at Kristiansund kommune i kommunestyrevedtak fra 2. juni 2005 har gått imot forlengelse av bompengeperioden på Krifast. Etter kommunesammenslutning med Frei har Kristiansund kommune vel 22 000 innbyggere. Disse medlemmer har videre merket seg at kommunene Gjemnes og Tingvoll med totalt i underkant av 6 000 innbyggere anbefaler forlengelse.

Disse medlemmer har merket seg at heller ikke bompengefinansiering av disse to prosjektene er basert på lokal folkeavstemning. Disse medlemmer er kjent med at det gjennom avisen Tidens Krav, som er lokalavis for Nordmøre, den 27. februar 2008 ble gjennomført meningsmåling på avisens nettutgave med 75 pst. imot finansiering av de to prosjektene omtalt i proposisjonen gjennom forlengelse av bompengeperioden på Krifast.

Disse medlemmer viser til at eksisterende bompengeordning for Kristiansund og Freis fastlandsforbindelse (Krifast) vil være nedbetalt før sommeren 2008 etter 16 års bompengeinnkreving. Disse medlemmer viser til at trafikantene med ferjene på Freifjorden fra 1. september 1985 betalte 25 pst. påslag på ferjebillettene som forhåndsinnkreving av bompenger, slik at det faktisk har vært en periode på over 22 år med innkreving av bompenger til Krifastprosjektet. Disse medlemmer mener også på denne bakgrunn at det er svært uheldig med bompengefinansiering av de to prosjektene som vil

forlenge bompengerperioden med ytterligere 4 år til totalt 26 år.

Disse medlemmer har videre merket seg at Statens vegvesen, med henvisning til svært lav nytte for betalende trafikanter på prosjekt rv 70 Brunneset-Øygarden, ikke anbefaler finansiering med bompenger. Disse medlemmer har merket seg Statens vegvesens henvisning til gjeldende EU-direktiv gjennom EØS-avtalen som Statens vegvesen mener heller ikke taler for bompengefinansiering av prosjektet på rv 70.

Disse medlemmer viser til at samlede byggekostnader for begge prosjektene er 374 mill. 2008-kroner. Av dette vil 344 mill. kroner være bompenger. Bompengandelen er altså om lag 92 pst. totalt, og for prosjektet E39 Knutset-Høgset som er en del av en europaveg, er bompengandelen 100 pst.

I tillegg til finansieringsbidraget på 344 mill. kroner må bilistene gjennom bompenger også betale 29 mill. 2008-kroner i samlede innkrevingskostnader og rentekostnader på totalt 16 mill. 2008-kroner. Samlet blir altså regningen for bilistene 389 mill. 2008-kroner, dvs. 15 mill. kroner mer enn det de to prosjektene koster å bygge. Disse medlemmer viser til at dette ofte er kostnadsbildet for bilistene når bompengefinansiering brukes. Bompengefinansiering er ofte en særdeles kostbar finansieringsform for bilistene.

Disse medlemmer støtter gjennomføring av de to vegprosjektene, men legger til grunn at dette skal skje med statlig fullfinansiering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"I

Stortinget samtykker i at prosjektene E39 Knutset-Høgset og rv 70 Brunneset-Øygarden bygges etter de opplysninger som er gitt i St.prp. nr. 41 (2007-2008), innenfor en samlet kostnadsramme på 374 mill. 2008-kroner.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å organisere de to veianleggene omtalt i St.prp. nr. 41 (2007-2008) i et felles prosjekt og med tilhørende fullmakt for nødvendig låneopptak for å sikre gjennomføring i perioden 2008-2010. Stortinget forutsetter at årlige renter belastes departementets årlige bud-

sjetter og at nedbetaling av lån skjer innen rammen av NTP 2010-2019."

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Fremskrittspartiet:

I

Stortinget samtykker i at prosjektene E39 Knutset-Høgset og rv 70 Brunneset-Øygarden bygges etter de opplysninger som er gitt i St.prp. nr. 41 (2007-2008), innenfor en samlet kostnadsramme på 374 mill. 2008-kroner.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å organisere de to veianleggene omtalt i St.prp. nr. 41 (2007-2008) i et felles prosjekt og med tilhørende fullmakt for nødvendig låneopptak for å sikre gjennomføring i perioden 2008-2010. Stortinget forutsetter at årlige renter belastes departementets årlige budsjetter og at nedbetaling av lån skjer innen rammen av NTP 2010-2019.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Tilrådinga frå komiteen blir fremma av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

I

Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av E39 Knutset-Høgset og rv 70 Brunneset-Øygarden. Vilkaene framgår av St.prp. nr. 41 (2007-2008) og Innst. S. nr. 184 (2007-2008).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. april 2008

Per Sandberg

leiar

Jenny Klinge

ordførar

